

MELITTA PIVEC-STELÈ

BIBLIOTHÉCAIRE A LA BIBLIOTHÈQUE D'ÉTAT DE LJUBLJANA

LA VIE ÉCONOMIQUE
DES
PROVINCES ILLYRIENNES
(1809-1813)

*Thèse principale pour le Doctorat ès Lettres
présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris*



ÉDITIONS BOSSARD
140, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 140
PARIS
1930



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555805_0002

LA VIE ÉCONOMIQUE
DES
PROVINCES ILLYRIENNES
(1809-1813)

MELITTA PIVEC-STELE

BIBLIOTHÉCAIRE A LA BIBLIOTHÈQUE D'ÉTAT DE LJUBLJANA

LA VIE ÉCONOMIQUE
DES
PROVINCES ILLYRIENNES
(1809-1813)

*Thèse principale pour le Doctorat ès Lettres
présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris*



ÉDITIONS BOSSARD

140, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 140

PARIS

1930



A MESSIEURS

LOUIS EISENMANN

HENRI HAUSER

CHARLES SCHMIDT

En témoignage de reconnaissance.

AVANT-PROPOS.

En 1922, venant à Paris, j'avais l'intention d'étudier, dans les archives françaises, l'histoire économique de l'Illyrie, et cela en vue de contribuer à l'histoire de ma patrie, puisque le territoire de la Yougoslavie actuelle correspond en bonne partie à celui de l'Illyrie napoléonienne et que, particulièrement, la Slovénie, mon pays, en était le centre. Mais c'est M. Hauser qui m'a donné l'idée de tirer une thèse de cette étude. En outre, je dois à M. Eisenmann et à son appui auprès de l'Institut d'Études slaves la possibilité de publier mon travail, en même temps qu'à M. Schmidt, alors aux Archives nationales, des conseils précieux pour son élaboration. C'est mon devoir de leur exprimer ici, à tous trois, ma profonde reconnaissance.

Je dois de même mes remerciements au Ministère de l'Instruction publique de France et au Comité catholique des amitiés françaises à l'étranger, dont les secours m'ont rendu possibles deux séjours en France; je remercie également le Ministère de l'Instruction publique de Belgrade, ainsi que les conservateurs de notre Bibliothèque d'État de Ljubljana, MM. Žigon et Šlebinger, pour m'avoir accordé le congé nécessaire, notre ban, M. Sernec, pour m'avoir accordé une subvention pour les frais d'impression, M^{me} Juvančič, pour avoir corrigé mon travail au point de vue de la langue, et M. Lucien Tesnière, professeur à l'Université de Strasbourg, pour la surveillance qu'il a bien voulu exercer sur l'exécution typographique du volume.

Je serais heureuse d'avoir pu, sous le rapport économique, reconstruire le tableau de cette époque agitée de l'Illyrie qui fait partie à la fois de l'histoire de la France et de l'histoire de mon pays.

Ljubljana, juin 1929.

AVERTISSEMENT :

BIBLIOGRAPHIE ET TRANSCRIPTIONS.

Les sources relatives à l'histoire économique de l'Illyrie étant assez nombreuses et les matériaux inédits se trouvant dispersés dans diverses archives, en France, en Autriche, en Yougoslavie et en Italie — les trois derniers États qui se partagent aujourd'hui le territoire de l'Illyrie napoléonienne —, il m'a fallu faire de la bibliographie une étude à part¹. Je me bornerai donc à indiquer ici le mode de citation. Toutes les autres indications tant sur les imprimés que sur les documents d'archives figurent dans la bibliographie critique annexée à ce travail.

Pour les sources imprimées, je cite le nom de l'auteur et le titre abrégé. L'abréviation TO désigne le *Télégraphe Officiel*, LZ la *Laibacher Zeitung*.

Pour les archives, voici les abréviations employées :

AN	Archives nationales.....	} à Paris.
AE	Archives des Affaires étrangères.....	
AHG	Archives historiques de la Guerre.....	
BMCH	Bibliothèque municipale de Châtillon-sur-Seine.	
AEV	Haus- Hof- und Staatsarchiv (Archives de Cour et d'État).....	
ACHV	Hof-Kammer-Archiv (Archives de la Chambre aulique)	} de Vienne.
AIV	Archiv des Ministeriums des Innern (Archives du ministère de l'Intérieur)	
AFV	Archiv des Finanz Ministeriums (Archives du ministère des Finances).....	
AGV	Kriegsarchiv (Archives de la Guerre).....	
AGG	Landesregierungsrarchiv (Archives gouvernementales) de Graz.	
APL	Deželni arhiv (Archives provinciales)	
AML	Mestni arhiv (Archives municipales)	} de Ljubljana.
AGL	Vladni arhiv (Archives gouvernementales)	
AFL	Registratura finančne delegacije (Archives de la Section du ministère des Finances).....	
ATL	Arhiv deželnega sodišča (Archives du Tribunal provincial).....	

¹ Voir l'annexe de ce travail : *Sources de l'Histoire économique des Provinces Illyriennes*.

AMK Gradski arkiv (Archives municipales) de Karlovac.

AEZ Državni arkiv (Archives d'État) de Zagreb.

Les décrets et arrêtés imprimés sont cités d'après le *Bulletin des lois* et le *Télégraphe Officiel* ; les autres, d'après les archives. Comme ils ne sont réunis nulle part, j'en donne un tableau chronologique.

Il est nécessaire de dire quelques mots du système adopté pour les noms propres de lieux et de personnes.

L'administration française de l'Illyrie a presque toujours employé les formes allemandes ou italiennes des noms géographiques illyriens, auxquelles s'ajoutaient les formes turques pour les pays plus voisins de l'Orient. Ces formes ont naturellement été conservées dans les citations, mais, dans le texte courant, j'ai préféré employer les formes originales, soit croates, soit slovènes, ce qui facilite aussi l'identification de lieux qui ont été, pour ainsi dire, découverts à nouveau après la guerre. Le tableau de concordance annexé à la fin de mon étude contient les noms des principales villes, rivières, etc.

Quant à la transcription de ces mêmes noms, je me conforme au procédé du regretté Cvijić (voir *La Péninsule balkanique*, p. V) : j'en ai donc conservé la forme originale.

Je dois des remerciements à M. Rus, géographe, qui m'a aidée à l'identification des noms géographiques, parfois assez méconnaissables.

Les mêmes règles sont appliquées aux noms de personnes, que l'on transcrivait à l'époque sous une forme allemande ou italienne. Un index réunit les noms de tous les personnages mentionnés au cours du travail.

INTRODUCTION.

Lumbroso constate, dans sa bibliographie du blocus continental, le manque de travaux spéciaux ; Darmstädter étudie la tendance générale de la politique économique de Napoléon et son application en Italie, et attend d'autres travaux spéciaux ; Dunan écrit dans sa bibliographie qu'il n'est pas encore possible de donner un aperçu général de l'entreprise gigantesque du blocus continental, ses applications et ses effets n'étant pas encore suffisamment connus.

Mon travail a pour objet l'étude des effets du système continental en Illyrie, car la revue des ouvrages qui traitent, soit du blocus, soit de l'Illyrie, m'a démontré que cette étude n'a pas encore été faite à fond, quoiqu'elle ait été plusieurs fois effleurée et esquissée dans ses grandes lignes.

Ce travail, tout naturellement, ne se borne pas à l'étude exclusive du blocus ; mais il veut offrir aussi une vue générale de la vie économique de l'Illyrie napoléonienne. Il esquisse le milieu physique et politique de ces provinces si diverses, cherche les motifs de la création de l'Illyrie, s'occupe de l'administration en tant que le nécessite la grande influence exercée par les mesures du gouvernement sur la vie économique : dans cette partie, il s'appuie partiellement sur des travaux déjà existants.

Il traite des diverses branches de la vie économique, de la situation de l'agriculture, des forêts, des mines, de l'industrie, des routes, du commerce, de la navigation, — touche aux finances dans la mesure nécessaire pour illustrer la situation des habitants —, observe les conséquences de la situation économique sur l'esprit public et mentionne la question nationale qui commence à se poser. Pour ce qui est de l'opinion publique et de l'influence nationale, j'ai pu, là aussi, utiliser quelques études spéciales, mais en marquant plus fortement qu'on ne l'avait fait jusqu'ici le lien entre la situation économique et l'état de l'opinion publique. Mais, pour plusieurs chapitres, qui sont le cœur de mon travail,

j'ai dû m'appuyer sur les archives, soit exclusivement, soit dans une très large mesure.

J'ai essayé de ne pas surcharger mon travail de détails qui risqueraient d'obscurcir les idées principales. C'est pourquoi j'ai laissé de côté maint détail intéressant. Comme limites de temps, j'ai pris les années 1809 et 1813, quoique, de droit, l'Illyrie ne soit rentrée dans l'empire d'Autriche qu'en 1815 : c'est qu'en fait la barrière douanière est tombée en 1813, lors de la réoccupation par les Autrichiens. Volontairement, j'ai négligé l'étude de l'influence des Provinces Illyriennes sur la vie économique d'autres États.

Si la tentative de tracer le tableau de la vie économique d'un pays qui a été brusquement retranché d'une unité séculaire et n'a eu que quatre années d'existence peut paraître d'une hardiesse téméraire, il ne faut pas oublier que c'est précisément le fait de cet isolement rigoureux qui facilite la tâche entreprise.

CHAPITRE PREMIER.

I. LA CRÉATION ET L'ORGANISATION DES PROVINCES ILLYRIENNES.

1. *Le milieu physique et politique.*

Le 14 octobre 1809, à la paix de Vienne, l'Autriche cédait à Napoléon la Carniole, la Haute Carinthie ou le cercle de Beljak, le territoire de Gorica, la ville de Trieste, l'Istrie autrichienne ou le canton de Pazin, la Croatie civile entre la Save et l'Adriatique, la ville de Rijeka, et 6 des régiments des confins militaires croates, ceux d'Ogulin, Otočac, Gospić, Slunj, Glina, Petrinja ; — bref, toutes ses provinces maritimes.

Ce territoire, agrandi de 2 cantons du Tyrol, alors bavarois, ceux de Lienz et Sillian, — de l'Istrie ex-vénitienne, alors italienne, — des provinces de Dalmatie, Dubrovnik et Kotor, françaises depuis 1806, — ainsi que des îles appartenant à la Dalmatie et à l'Istrie, dont les principales sont Krk, Cres, Rab, Lošinj, Pag, Brač, Hvar, Vis, Korčula, Mljet, forma les Provinces Illyriennes ou Provinces d'Illyrie. La Carniole en devint le centre, et Ljubljana la capitale.

Les frontières du nouvel État étaient ¹ :

A l'Ouest : l'ancienne frontière entre Gorica et la Carinthie d'une part et l'Italie de l'autre (avec quelques changements en faveur de l'Italie), c'est-à-dire : le cours de la Soča et le sommet des Alpes Juliennes et des Alpes Carniques ; la ligne de séparation

¹ Voir carte I. Cette carte, comme toutes les cartes existantes, montre les frontières primitives (extérieures et intérieures) des provinces sans se préoccuper des corrections, d'ailleurs assez peu importantes, qui ne se firent que plus tard et à diverses époques : démarcation de la frontière italienne, le 20 novembre 1810 (AHG, Reconnaissances 1384, 66, 67) et le 13 août 1811 (AE, Autriche, 55) ; de la frontière bavaroise, le 11 août 1811 (AE, Autriche, 55) ; du Thalweg de la Save, le 15 janvier 1810 (AHG, Reconnaissances 1597, 30-33) ; de la frontière entre la Styrie, le cercle de Celovec (Klagenfurt) et la Carniole, le 19 février 1810 (AHG, Reconnaissances 1598, 4-12). Pour la frontière d'Italie, voir aussi J. Rus, *Napoleon ob Soči* (Napoléon à la Soča), pp. 29-35.

entre les cantons de Lienz, de Sillian et le Tyrol, ou la crête des montagnes qui séparent les eaux de la Drave de celles de la Rienz ;

Au Nord : l'ancienne frontière entre la Carinthie et le pays de Salzbourg, soit la crête des Hautes Tauern ; la ligne entre la Haute et la Basse-Carinthie ; l'ancienne frontière entre la Basse-Carinthie et la Carniole, c'est-à-dire la crête des Caravanques ; l'ancienne frontière entre la Styrie et la Carniole (avec incorporation de Motnik), et la Save jusqu'à l'embouchure de l'Una ;

A l'Est : l'Una, la frontière des confins militaires et celle qui séparait les provinces de Dalmatie, Dubrovnik et Kotor, soit la Dinara, de la Bosnie, alors turque ;

Au Sud : la mer Adriatique, de Budva à Gradež.

Un simple coup d'œil sur la carte montre que ce territoire est d'une longueur excessive pour sa très faible largeur. Une carte physique montre, en outre, une grande diversité de relief. En Carinthie et en Carniole, les chaînes des Alpes s'élèvent jusqu'à 3.000 mètres ; en Istrie, comme en Carniole, en Croatie, en Dalmatie, à Dubrovnik et à Kotor, s'étend le Kras, de hauteur généralement moindre, mais encore importante (jusqu'à 2.000 mètres) : Čičarija, Kras intérieur, Velika Kapela, Mala Kapela, Plješevica, Velebit, Dinara. La Drave et la Save tracent de grands sillons longitudinaux de l'Ouest à l'Est ; la Soča, les affluents de la rive droite de la Save (Ljubljana, Krka, Kupa, Una) et les petites rivières de la Dalmatie (Zrmanja, Krka, Cetina, Neretva) marquent de courtes lignes transversales du Nord au Sud. Des plaines de quelque étendue n'ont pu se former que dans la partie septentrionale de la Croatie.

La diversité régionale est grande suivant le climat (continental au Nord et dans l'intérieur, océanique au Sud et sur le littoral) et suivant les ressources principales des provinces.

La richesse de la Carinthie est faite des mines, des forêts, de l'élevage ; celle de la Carniole, des mines, de l'agriculture, de la vigne, de l'apiculture ; à Gorica, ce sont les fruits du Sud et la soie ; dans la Croatie civile, l'agriculture, l'élevage et les forêts ; dans la Croatie militaire, les forêts ; dans l'Istrie, en Dalmatie et à Dubrovnik, l'huile, la vigne, la pêche. L'industrie était représentée par quelques usines, plus rares dans l'Est que dans l'Ouest de l'Illyrie. Mais le double nerf de l'existence de toutes les provinces était le commerce de transit et la navigation¹. L'Illyrie

¹ H. G. Hoff, *Historisch-statistisch-topographisches Gemälde vom Herzogthume Krain...*, I, pp. 19-23.

B. Hacquet, *Abbildung und Beschreibung der südwestlichen und östlichen Wenden, Illyrier und Slaven*, pp. 31-32, 41-42, 67, 83, 134.

était un pays agricole, puisque la plupart de ses habitants s'occupaient d'agriculture ; néanmoins elle restait passive, ne se suffisant pas à elle-même. Retranchée d'une unité séculaire, elle ne formait pas, du moins pour le moment, un tout économique.

Des détails se présenteront à nous au cours des divers chapitres. Ce qui a été dit suffit pour donner une idée des conditions de vie très divergentes de ces provinces. C'est pourquoi, en Illyrie plus qu'ailleurs, il est nécessaire de considérer les diverses régions séparément. Dans l'examen de la situation économique, il nous faudra souvent suivre cette méthode.

La cession de ces provinces à Napoléon donna naissance à plusieurs statistiques des Provinces Illyriennes. Marmont, destiné à en devenir le premier gouverneur général, demanda aussitôt des renseignements au comte Philippe Cobenzl, qui était originaire de Carniole. Celui-ci lui envoya un petit mémoire¹, s'excusant de n'en savoir pas davantage. L'Autriche fit faire une statistique de ses provinces cédées, et Bergk publia des données statistiques dans ses *Betrachtungen*². Un fonctionnaire français, l'auditeur de Hautefort, composa, très en détail, un *Essai de statistique sur les Provinces Illyriennes*³, mais qui se ressent d'avoir été fait sans connaissance des lieux, par simple compilation de documents imprimés. Plus tard, Demiani et Woltersdorf publiaient leurs ouvrages statistiques sur l'Illyrie⁴, mais le travail de Woltersdorf a le même défaut que celui de d'Hautefort. Enfin Toussaint, commissaire général de police en Illyrie, composa un petit *Exposé statistique sur la Carniole*⁵, et A. Gallien, à Zadar, un *Mémoire sur la Dalmatie*⁶.

D'après ces statistiques, la superficie totale de l'Illyrie était de 54.998 km., dont un tiers était formé par des terres incultes, et la population de ce territoire comptait un peu plus d'un million et demi d'habitants, de nationalités assez diverses : Slovènes en Carinthie, Carniole, Gorica, Istrie ; Allemands en Carinthie et en Carniole ; Italiens en Gorica, Istrie, Dalmatie ; Croates en Istrie, Dalmatie, Dubrovnik et dans les deux Croaties.

¹ BMCH.

² AEV, Illyrien, Varia, 1767, 1795-1814. Statistische Uebersicht der zu Illyrien gehörigen Provinzen ; [J. A. Bergk], *Betrachtungen über den Frieden zu Wien*, Wien, [1810], pp. 42-58.

³ AE, Autriche, 50, 43.

⁴ J. A. Demiani, *Statistische Darstellung der Illyrischen Provinzen*. I. Theil, Die illyrische Militär-Provinz, Tübingen, 1810 ; [E. G. Woltersdorf], *Die Illyrischen Provinzen und ihre Einwohner*, Wien, 1812.

⁵ M. Pivec, *Opis Kranjske iz l. 1811* (Statistique de la Carniole en 1811).

⁶ *Idem*, *Spomenica o gospodarskem položaju ilirske Dalmacije* (Mémoire sur la situation économique de la Dalmatie illyrienne).

A cette époque, on ne peut pas s'attendre à trouver une statistique des différentes nationalités ; mais il en existe une des confessions, datée du 20 mars 1813 ¹, avec les chiffres suivants : catholiques 1.312.955, grecs (orthodoxes) 224.418, luthériens 15.785, réformés 206, juifs 2.736 ; en tout 1.556.000 personnes recensées. Comme dans ces pays la nationalité coïncide habituellement avec la confession, on peut admettre que catholique signifie Slovène, Croate et Italien ; luthérien et réformé : Allemand ; orthodoxe : Grec et Serbe ². La majorité de la population était composée de Slovènes et de Croates, la minorité d'Allemands et d'Italiens.

Certes, nous ne sommes pas en 1848, au temps des nations réveillées et de leurs revendications ; mais déjà, en Illyrie, la différence des langues se faisait sentir péniblement dans l'administration, le réveil national commençait, et le pays était bien loin d'avoir une unité nationale.

La constitution et l'administration de ces provinces étaient également assez variées ; les unes, Carinthie, Carniole, Istrie autrichienne, avaient le système autrichien ; d'autres, la Croatie civile et Rijeka, celui de la Hongrie ; dans l'Istrie ex-vénitienne, c'était celui de l'Italie ; en Dalmatie et à Dubrovnik, celui de la France ; la Croatie militaire, enfin, se trouvait sous l'administration militaire. L'Illyrie ne formait donc pas non plus une unité politique.

Le nom d'Illyrie lui-même ³ était une réminiscence historique : il rappelait les Illyriens de l'antiquité, premiers habitants de ces provinces, et faisait ressortir l'identité du territoire. Il créait une unité factice. On essaya aussi d'en tirer un effet politique, de faire de l'Illyrie un centre d'attraction pour tous les Slaves méridionaux.

Sans unité géographique, économique, politique ou nationale, ces Provinces Illyriennes étaient un vrai conglomerat incohérent, créé uniquement par la volonté de Napoléon.

¹ AN, F¹E 61, n° 5.

² Les Serbes se trouvaient surtout dans les régiments des confins, pour lesquels cependant j'emploie le nom usité et connu de régiments croates.

³ Le nom d'Illyrie peut avoir plusieurs significations. Ici, nous le prenons toujours dans le sens d'Illyrie napoléonienne. A celle-ci succéda l'Illyrie autrichienne ou royaume d'Illyrie. Aux AEV l'expression « affaires illyriennes » désigne les affaires de l'Eglise grecque (orthodoxe). Les *Acta illyrica*, aux AEZ, sont les pièces relatives à l'Illyrie autrichienne. Dans des ouvrages français, j'ai trouvé, une fois, l'Illyrie napoléonienne identifiée avec la Dalmatie (la partie pour le tout) ; une autre fois, elle était confondue avec la Serbie (contrée qui lui est tout à fait étrangère). Et même, des ouvrages indigènes assez récents ont donné aux Provinces Illyriennes le nom de royaume, titre de l'Illyrie autrichienne.

2. Motifs de la création de l'Illyrie.

Pourquoi Napoléon a-t-il créé l'Illyrie, cet État qui, sans lui, n'aurait jamais existé ? D'autres de ses conquêtes étaient des États déjà existants, dont il ne changeait que la constitution, l'administration, la dynastie ; mais l'Illyrie, si elle a eu des successeurs, n'a pas eu de prédécesseurs. Las Cases est seul à dire ¹ que, en créant l'Illyrie, Napoléon n'avait pas de but précis, et ne la voulait que pour l'échanger contre la Galicie. Néanmoins, son témoignage est suspect, car il se peut qu'il n'y ait là qu'une interprétation *post festum*, comme il y en a plusieurs dans le *Mémorial de Sainte-Hélène*. Les témoins contemporains, au contraire, attribuent à cette création de Napoléon deux objets bien définis, l'un militaire, l'autre économique.

Dans les négociations de paix d'Altenburg, le but immédiat de Napoléon était d'affaiblir l'Autriche en lui enlevant des territoires, dont l'étendue et la population varient d'abord fortement dans ses instructions ; puis il précise et demande les provinces maritimes autrichiennes. Le 22 septembre 1809, il mande de Schönbrunn à Champagny ² que le principe fondamental — qui est le seul et unique intérêt de la France — est le contact direct de la Dalmatie avec les États d'Italie. Il lui faut l'Illyrie ³ pour se faire un chemin d'Italie en Dalmatie, qui conduise les armées françaises en Orient.

La première idée de Napoléon aurait donc été de faire la guerre contre la Turquie, et c'est pourquoi il avait, dès 1806, annexé la Dalmatie, — mais il ne donna aucune suite à cette idée, et, bien au contraire, c'est précisément à cette époque qu'il l'élimine de ses plans. Pourtant, l'Illyrie gardait, dans un autre sens, son importance stratégique. Par sa position avancée, elle avait à couvrir l'Italie et la France, et à monter la garde aux portes de Vienne ⁴. Ce rôle, Napoléon ne le perd pas de vue. Le 14 août 1810, il envoie à Clarke ⁵, pour la communiquer à Marmont,

¹ Las Cases, *Mémorial de Sainte Hélène*, I, pp. 156-157 (20 juillet 1816) ; R. Maixner, *Ch. Nodier i Ilirija* (Ch. Nodier et l'Illyrie), p. 3 ; B. Vošnjak, *Ustava in uprava ilirskih dežel* (Constitution et administration des Provinces Illyriennes), p. 269 ; A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 304.

² *Correspondance*, XIX, 15835.

³ E. Bourgeois, *Manuel historique...*, II, p. 429 ; A. Fournier, *Napoleon I*, II, pp. 304-305.

⁴ E. Denis, *L'Allemagne anti-napoléonienne, l'Autriche et la Prusse...*, p. 592.

⁵ *Correspondance*, XXI, 16792.

une note sur le rôle de l'Illyrie dans une guerre contre l'Autriche. Le « margraviat » de Marmont, la première organisation provisoire, de caractère surtout militaire, et les plans de fortifications de Trieste, Pula, Ljubljana sont en relation avec ce rôle militaire.

Mais ces plans furent abandonnés, pour des motifs divers, entre autres la trop grande dépense. L'organisation définitive donna, de fait, plus d'influence à l'intendant général des finances qu'au gouverneur général. L'objectif militaire s'effaça, cédant le pas à l'objectif économique, dont l'importance s'accrut chaque jour. Ce second objectif, c'est l'exécution du blocus continental.

Dès le 15 novembre 1806, Jules Bessière, consul de France à Venise, avait écrit au ministre des affaires étrangères ¹ que, tant que Trieste et Rijeka seraient autrichiens, les Anglais resteraient maîtres d'interrompre le commerce de l'Adriatique. Le commerce de Venise reprendrait quelque activité avec la sûreté de cette mer. Depuis la réunion de Venise à l'Italie, Trieste s'est emparé du commerce vénitien. L'acquisition de Trieste est donc indispensable. En incorporant la côte illyrienne après tant d'autres, Napoléon obtenait donc un premier succès : il fermait au commerce anglais tous les ports de la côte orientale de l'Adriatique. Être le maître de la Méditerranée avait déjà été, en 1806, le « but principal et constant » de sa politique ². Faire de l'Adriatique un lac français, c'était encore avancer d'un pas vers ce résultat. Un second succès était d'acquérir un chemin par terre pour le commerce du Levant, avant tout pour l'importation du coton, nécessaire à l'industrie française. Tout cela complétait le grand système.

Tel était le rôle destiné à l'Illyrie par rapport à la France. Pour l'Italie, elle devait être non seulement une protectrice, mais quelque peu aussi une gardienne ³ : les douanes illyriennes devaient se joindre aux douanes françaises pour enserrer la Péninsule apennine, bloquée à l'Ouest et à l'Est.

Il est vrai qu'en 1810 Napoléon offrit à Metternich les Provinces Illyriennes contre une partie de la Galicie, et les raisons de l'échange envisagé sont curieuses ⁴. Napoléon fait ressortir l'importance que ces provinces ont pour l'Autriche : elles offrent au commerce autrichien tous les débouchés dont il manque alors. Metter-

¹ M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 73.

² J. H. Rose, *Napoleon and English Commerce*, p. 711.

³ M. Blanchard, *Les routes des Alpes...*, pp. 367-368.

⁴ A. Fournier, *Napoleon I*, III, pp. 63, 65-66 ; Metternich, *Mémoires...*, I, pp. 109-110 ; II, p. 365.

nich, au contraire, insiste sur le fait que l'Illyrie donne moins de revenus que la Galicie ; toutefois, vis-à-vis de son empereur, François II, il reconnaît, lui aussi, la supériorité de la position des Provinces Illyriennes. A la même époque, Napoléon écrit : « Ces points-là sont des bouts de cheveux pour moi ; la Carniole même n'a point de valeur ». Cependant c'est une façon de dire. Napoléon et Metternich s'accordent d'ailleurs sur un point : c'est que l'importance des Provinces Illyriennes est commerciale, non politique ou financière. Le plan, alors, ne s'exécuta pas. En 1812, il reparut ; mais Napoléon aurait toujours mieux aimé donner la Silésie que l'Illyrie. On ne peut donc accorder à cette pensée d'échange que la valeur d'une idée passagère, mais point celle d'une idée directrice.

En Illyrie, comme ailleurs, l'objectif militaire et l'objectif économique s'entremêlaient étroitement. De leur convergence il y a un joli exemple : le voyage de Tromelin en Turquie, en 1809¹, où cet officier note consciencieusement, à côté des renseignements militaires, les produits du pays, son industrie et ses routes commerciales. Le second motif de Napoléon a moins été mis en relief que le premier². Peut-être est-ce parce que nous n'avons gardé aucun souvenir des paroles de Napoléon exprimant sa pensée aussi précisément pour celui-là que pour celui-ci. Pourtant nous avons les mots si vifs du 7 septembre 1807³, marquant le besoin d'avoir Trieste dans ses mains, et de fermer au commerce anglais ce grand port adriatique, l'un des plus importants de l'Europe. Nous avons le discours du 3 décembre 1809⁴, au corps législatif, où il annonce, en ces termes, l'annexion de l'Illyrie : « Les Provinces Illyriennes portent sur la Save les frontières de mon grand Empire. Contigu à l'Empire de Constantinople, je me trouverai en situation naturelle de surveiller les premiers intérêts de mon commerce dans la Méditerranée, l'Adriatique et le Levant ». L'argument de Rado Vučinić, délégué serbe auprès de Napoléon⁵, vantant l'utilité que le commerce serbe peut avoir pour l'Illyrie — vu la facilité des communications entre les deux pays — montre qu'on savait bien à quoi Napoléon destinait l'Illyrie.

On a encore, récemment, attribué à Napoléon un troisième motif : il aurait voulu créer une sorte d'État national des Slaves

¹ J. Tromelin, *Itinéraire d'un voyage...*, pp. 355-380, 16-124, *passim*.

² Mollien, *Mémoires...*, II, p. 397 ; B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), p. 114 ; J. P. Jovanović, *Napoleon i Jugosloveni* (Napoléon et les Yougoslaves), p. 122 ; B. Svetel, *Napoleon in Slovenci* (Napoléon et les Slovènes), a souligné le plus vigoureusement l'objectif économique.

³ L. Lecestre, *Lettres inédites...*, I, p. 106.

⁴ *Correspondance*, XX, 16031.

⁵ A. Boppe, *Documents inédits...*, p. 74.

méridionaux. Mais ceci est plutôt une supposition ingénieuse qui s'appuie sur un article anonyme, paru lors de la création de l'Illyrie, dans une revue de Hambourg¹, laquelle parle de la possibilité pour l'Illyrie de s'agrandir vers l'Est, jusqu'aux frontières de la Russie. Cependant, pareille idée était absolument étrangère à Napoléon. Les frontières de l'Illyrie englobaient les Allemands de la Haute Carinthie, laissaient en dehors les Slovènes de la Styrie méridionale et divisaient la Croatie².

En somme, nous parvenons à voir clair dans les divers motifs qui ont inspiré l'empereur³. Napoléon a, certes, créé l'Illyrie pour avoir une liaison entre la Dalmatie et l'Italie et une sentinelle contre l'Autriche ; mais il l'a créée surtout pour fermer les ports de la rive droite de l'Adriatique au commerce anglais et pour avoir une voie de terre pour le commerce franco-levantin. Qu'il n'en parle pas en termes positifs, cela ne doit pas nous gêner : ce n'est pas toujours du motif principal que l'on parle le plus. En tout cas, c'est l'objectif économique qui a été atteint ; l'objectif militaire est demeuré à l'état d'embryon. La création de l'Illyrie, elle aussi, procède du motif principal du blocus continental, à savoir la proscription des marchandises anglaises⁴, et du motif principal de toutes les incorporations faites depuis 1808, la suppression de la contrebande⁵.

La vie économique de l'Illyrie sera donc comme une illustration des intentions et un développement des idées de son créateur. Il y a eu sans doute aussi d'autres éléments, étrangers à la volonté de Napoléon : il s'en est très peu occupé et les a laissés à son gouvernement illyrien, à la condition qu'ils ne coûtassent rien aux finances françaises. Mais c'est lui qui a fixé l'ordre de marche.

3. Le cadre administratif⁶.

Par un ordre daté de Munich, 21 octobre 1809, Dauchy, con-

¹ *Minerva*, 1809, n° 474. — J. Prijatelj, *Slovenščina pod Napoleonom* (La langue slovène sous Napoléon), p. 39.

² R. Warnier (*Napoléon et les Yougoslaves*) constate que Napoléon ne comprit pas le caractère commun des Yougoslaves. — Signalons encore l'opinion curieuse de G. Leti (citée d'après son travail manuscrit par M. Tvrković, *Napoleon i Jugoslavija* [Napoléon et la Yougoslavie], p. 11) que la première idée de cette création serait venue du congrès des nationalistes italiens en 1797.

³ J. Gruden, *Ob stoletnici Napoleonove Ilirije* (Au centenaire de l'Illyrie napoléonienne), pp. 147-149 ; F. Šišić, *Hrvatska povijest* (Histoire croate), III, p. 93 ; J. Polec, *Kraljestvo Ilirija* (Le Royaume d'Illyrie), I, pp. VII-VIII.

⁴ P. Darmstädter, *Studien zur napoleonischen Wirtschaftspolitik*, p. 140.

⁵ W. Kiesselbach, *Die Continentalsperre...*, p. 125.

⁶ Voir pour tout ce chapitre B. Vošnjak, *Ustava in uprava ilirskih dežel* (Cons-

seiller d'État, fut chargé de l'organisation financière des Provinces Illyriennes. Mollien nous dit dans ses *Mémoires* ¹ comment Napoléon voulait que se fit cette organisation. Il entendait qu'elle fût bien réglée, les impôts également répartis, uniformes dans toutes les parties du pays, avec mêmes tarifs, mêmes règles, etc. Il pensait qu'une province conquise ne devrait pas regretter les anciens maîtres qui n'ont pu la protéger. Et « ce fut en effet, sans effort, que l'Illyrie présenta bientôt l'aspect d'un ancien département français dans son administration et même dans sa législation, et la métamorphose était déjà avancée à l'époque du retour de Napoléon en France, qui suivit assez près sa lettre de Munich ». C'était juger de bien loin. En réalité, les choses n'allèrent point du tout si vite, et l'apparence française des Provinces Illyriennes ne fut tout d'abord qu'extérieure ; mais alors, en effet, tout se ressemblait, même les plaques des postillons.

La première organisation provisoire du 25 décembre 1809 divisait les Provinces Illyriennes en 10 intendances, mais laissait encore subsister en partie les lois autrichiennes. Dans cette période, mainte pièce fut renvoyée par les intendants avec l'observation : « à traiter d'après les lois et coutumes du pays ». De cette coexistence des formes de l'administration autrichienne et de l'administration française devaient naître nécessairement une certaine confusion et des conflits. Nous avons à ce sujet une lettre amusante de l'intendant de Trieste, Arnault, adressée, le 12 octobre 1810, à son oncle, le comte Regnault ², et qui donne le tableau d'un chaos épouvantable : il y a dans l'administration un mélange du système autrichien et du système français ; les contributions directes ont été établies là où elles n'existaient pas ; la féodalité est abolie, mais les droits féodaux existent encore ; les douanes sont la partie la plus défectueuse de l'administration et entraîneront la ruine du commerce ; les finances sont dans un état malheureux ; la solde des troupes est arriérée de plusieurs mois ; ni les employés ni les retraités ne sont payés depuis 8 mois ; des dettes considérables sont contractées envers les fournisseurs et, dans ce pays désolé, on est obligé d'en venir à des emprunts forcés, ce qui ne remédie que momentanément au manque total de fonds dans lequel on se trouve et achève de détruire la confiance. Quand l'administration sera uniforme et régulière, on aura un budget.

titution et administration des Provinces Illyriennes), surtout pp. 137-190 ; J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp. 87-94.

¹ Mollien, *Mémoires...*, II, pp. 398-400.

² AN, AF^{IV}, 1713, 5^e d. L'intendant Arnault était de caractère très vif.

Enfin, Arnault se plaint qu'on fasse reproche de leur âge aux intendants, qui étaient pour la plupart de très jeunes auditeurs. Sur ce dernier point, Napoléon avait déjà écrit à Clarke ¹, le 17 juillet, qu'il y avait trop d'auditeurs en Illyrie, que Marmont devait en renvoyer la moitié, et que les gens du pays pourraient être chargés de l'administration. Ces premiers intendants furent, en effet, remplacés plus tard en partie ; mais, parmi leurs successeurs aussi, les indigènes furent très rares.

Durant cette période d'essais, on préparait l'organisation définitive, sur laquelle cependant la députation illyrienne envoyée à Paris, au printemps de 1811, grâce à l'initiative de Marmont, n'eut pas grande influence, toute pompeuse qu'elle fût. Quand Napoléon fut avisé de l'arrivée de ces députés, il demanda à Gaudin ² de lui faire connaître quels étaient leurs pouvoirs, ce qu'ils venaient faire, qui les avait nommés, ce qu'ils désiraient, et ce qu'ils étaient. On voit par là que le grand rôle qu'on leur a parfois attribué n'était que de forme, sauf toutefois pour les délégués de la Croatie militaire.

Le décret organique du 15 avril 1811 ³ constitue l'administration uniforme et régulière. Le nombre des intendances était diminué. Les Provinces Illyriennes formaient ⁴ désormais 6 provinces civiles : la Carniole, la Carinthie, l'Istrie, la Croatie civile, la Dalmatie et celle de Dubrovnik, et une province militaire : la Croatie militaire. Après une lutte assez vive entre Marmont et le général Andréossi, à Paris, cette dernière province avait gardé son régime original des *zadruga* ⁵ et, pour la plus grande partie, était considérée comme pays étranger. Elle avait son commandant à Karlovac.

La Carniole comptait 3 districts : Ljubljana, Novo mesto, Postojna, avec 21 cantons et 370.340 habitants ; la Carinthie, 2 districts : Beljak, Lienz, avec 11 cantons et 136.895 habitants ; l'Istrie, 4 districts : Rovinj, Koper, Gorica, Trieste, avec 17 cantons et 242.683 habitants ; la Croatie civile, 3 districts : Karlovac, Rijeka, Senj, avec 19 cantons et 204.944 habitants ; la Dalmatie, 5 districts : Zadar, Šibenik, Split, Hvar, Makarska, avec 17 cantons

¹ L. de Brotonne, *Lettres inédites...*, I, n° 1087.

² *Correspondance*, XX, n° 16723.

³ *Bulletin des lois*, IV, 369 bis-6758 bis ; P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 350-398.

⁴ Fr. Creizberger, *Ueber die Parzellen Krains...*, pp. 57-58 ; S. Puchleitner, *Die Territorialeinteilung der Illyrischen Provinz Krain...*, pp. 109-116 ; J. Polec, carte : *Slovenski del Francoske Ilirije* (La partie slovène de l'Illyrie française).

⁵ La *zadruga* est la forme yougoslave de la famille collective.

et 217.450 habitants ; Dubrovnik, 3 districts : Dubrovnik, Kotor, Korčula, avec 10 cantons et 69.054 habitants ¹.

Il y avait 6 intendants investis des pouvoirs de préfet dans les chef-lieux des provinces (à Ljubljana, Beljak, Trieste, Karlovac, Zadar, Dubrovnik) et des subdélégués investis des pouvoirs de sous-préfet dans les chefs-lieux des districts.

Quelques changements secondaires furent encore introduits après le 15 avril 1811 : par décret du 18 septembre 1811, le canton de Pazin (Istrie ex-autrichienne), qui faisait partie de la Croatie civile, fut réuni à la province d'Istrie (Istrie ex-vénitienne), et ainsi l'Istrie fut reconstituée dans ses frontières naturelles ; le décret du 16 janvier 1812 transporta le chef-lieu de la subdélégation de Senj à Mali Lošinj ; et le 10 janvier 1813, la formation d'un 4^e district en Carniole, celui de Kranj, fut décrétée.

A Ljubljana, résidait le gouverneur général, qui formait avec l'intendant général des finances et le commissaire général de justice, « le petit conseil ». Ce gouvernement illyrien se distingua par la bonne entente des membres du petit conseil et des autorités civiles et militaires en général ; s'il y avait quelque rivalité entre le gouverneur général Marmont et l'intendant général Dauchy, nous n'en connaissons point entre Bertrand et Chabrol, leurs successeurs dans les mêmes fonctions.

Le 1^{er} novembre 1811, le Code pénal fut introduit en Illyrie ; le 1^{er} janvier 1812, toutes les lois françaises entrèrent en vigueur, et elles furent appliquées jusqu'au 1^{er} août 1814. Désormais, l'Illyrie fut soumise à la législation et à l'administration uniformes de l'Empire, trop connues pour qu'il nous faille entrer dans les détails.

Il y a une grande différence entre l'époque qui précède le mois d'avril 1811 et celle qui suit cette date. Dans la première, c'est un régime non encore fixé, mais souple, qui s'adapte aux exigences des diverses provinces. La seconde est rigoureusement unificatrice, et la conformité aux lois françaises devient complète. Mais, sous les dehors d'une parfaite organisation, l'administration allait de mal en pis, tandis qu'au début, sous Marmont, l'appareil administratif avait encore passablement fonctionné et laissait un bon souvenir. Encore la centralisation de fait ne fut-elle jamais complète en Illyrie. S'il y a beaucoup de ressemblance dans l'introduction du régime français en Westphalie, par exemple, ou dans le Grand-Duché de Berg, et en Illyrie, ce qui distingue peut-être

¹ Cette division territoriale resta en vigueur sous la réoccupation autrichienne d'octobre 1813 jusqu'en juin 1814.

ce dernier pays des autres, incorporés à l'Empire, c'est l'indépendance relativement plus grande de son gouvernement, due à la grande distance qui le séparait du centre de l'Empire (B. Vošnjak compare la situation du gouvernement illyrien à celle du gouvernement de la Bosnie et de l'Herzégovine dans la monarchie austro-hongroise). Et ce gouvernement dut, malgré lui, tolérer et sanctionner des adaptations aux conditions spéciales (fort différentes de celles du reste de l'Empire) d'un pays qui touchait à la fois à l'Europe occidentale et à l'Europe orientale.

Si l'on veut caractériser la première époque, c'est par le nom de Marmont, gouverneur général, qu'on le fera ; les intendants généraux, Dauchy et Belleville, restent plutôt à l'écart. Pour la seconde, au contraire, on citera le nom de Chabrol, intendant général ; les gouverneurs généraux, Bertrand, et surtout Junot et Fouché, sont de moindre importance. La différence de valeur individuelle de ces personnages n'est pas seule en cause : ce changement reflète celui des tendances de l'administration, en tant qu'il est conforme à la nouvelle destination principale assignée aux Provinces Illyriennes. L'intendant général était de fait le maître de toute l'administration ; il correspondait avec les consuls de Bosnie et d'Albanie ; si le gouverneur général avait l'autorité d'un vice-roi, l'intendant général avait celle d'un ministre. L'administration de Marmont avait de grands horizons et de vastes plans, celle de Bertrand visait surtout à l'économie ; mais elles se ressemblent en un point : ni l'une ni l'autre n'avait assez d'argent.

Nous parlerons des finances plus tard. Mais c'est là qu'on trouve justement l'une des raisons de la mauvaise réputation de l'administration illyrienne. P. Pisani constate ¹ pour la Dalmatie que toute l'administration française, de 1809 à 1813, fut une grande erreur. D. Gruber dit ² qu'après Marmont, grâce à l'esprit centralisateur et autocrate de Napoléon, l'administration en Croatie devint despotique et fiscale et ne cessa de déchoir. A. Rambaud regrette ³ qu'on ait introduit les codes français sans tenir un compte suffisant de l'état social des régions et de l'autorité des anciennes coutumes, de sorte que beaucoup de réformes échouèrent contre la résistance ou la force d'inertie, et que, de tout ce qu'il y avait en Illyrie, il ne reste plus que de belles routes. B. Vošnjak rassemble ⁴ toutes les opinions françaises contre le

¹ P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 479-481.

² D. Gruber, *Stogodišnjica Napoleonove Ilirije* (Centenaire de l'Illyrie napoléonienne), pp. 643-645.

³ A. Rambaud, *L'Europe du sud-est...*, pp. 698-699.

⁴ B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), pp. 260-269.

centralisme de Napoléon et les applique aux Provinces Illyriennes.

Nous sommes cependant redevables à l'étatisme napoléonien en Illyrie (si on peut employer ce mot d'apparence anachronique) de rapports administratifs très riches de contenu du point de vue économique, qui est le nôtre. On a l'impression, en les parcourant, que la plupart des administrateurs français supérieurs étaient bons, quelques-uns même excellents. Les notes laissées par Marmont à son successeur Bertrand sur le personnel administratif¹, et celles de l'agent de la police secrète Pellenc, très intéressantes, sur tous les personnages de quelque importance en Illyrie, donnent la même impression. Les intendants se sont donné beaucoup de peine pour soulager les souffrances du pays. Nous pouvons constater ces tentatives chez de la Moussaye, Contades et d'autres, chez l'intendant général Chabrol surtout, excellent administrateur, ingénieux en particulier à trouver des fonds. C'était le système qui était faux et qui détruisait leurs efforts, et, en premier lieu, le système continental ; mais celui-là, en bons administratifs, ils n'osaient pas l'attaquer et cherchaient ailleurs des remèdes qui ne nous apparaissent que comme des palliatifs.

Comme les noms des personnages principaux de l'administration générale reviendront souvent ici, il est utile d'en donner la liste chronologique : gouverneurs généraux : Marmont, Bertrand, Junot, Fouché ; intendants généraux : Dauchy, Belleville, Chabrol ; intendants de la Carniole : Fargues, Baselli, de la Moussaye, des Mallets ; de la Carinthie : de la Moussaye, Wilcher, de Charnage ; de l'Istrie : Arnault, baron Calafati ; de la Croatie civile : Lettardi, de Vienney, Georgi comte Savin, de Contades ; de la Dalmatie : de la Bergerie ; de Dubrovnik : G. D. Garagnin, des Mallets, de Lareinty. Parmi les personnages de l'administration, en France, qui prenaient activement part au sort de l'Illyrie et que nous rencontrerons à chaque pas dans la correspondance du gouvernement illyrien, il faut mentionner : Champagny et Maret, ministres des affaires étrangères ; le général Clarke et le général Laguée, ministres de la guerre et de l'administration de la guerre ; Mollien, ministre du trésor ; Montalivet, ministre de l'intérieur ; Collin, ministre des manufactures et du commerce ; Gaudin, ministre des finances. A ceux-ci, on doit encore ajouter : de La Tour-Maubourg, ambassadeur de France à Constantinople ; Otto, ambassadeur de France à Vienne ; le prince de Schwarzenberg, ambassadeur d'Au-

¹ AN, F¹E, 65.

² AN, AF^{IV}, 1713. P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 341-344.

triche à Paris ; Metternich, en 1810 ambassadeur extraordinaire à Paris ; et les consuls, surtout Segulier à Trieste et David à Travnik. Quant aux administrations particulières, nous en parlerons plus tard. Les noms comme ceux de Blanchard, chef des ponts et chaussées en Illyrie, de Gallois, chef des mines, de d'Étilly, directeur des postes, etc., sont peu connus ; mais leurs travaux ont eu plus de durée que ceux de personnages plus notables.

Tel est le cadre administratif, tel est l'instrument dont Napoléon se servira en Illyrie pour réaliser ses mesures de politique économique, qui détermineront presque exclusivement le cours de la vie économique des Provinces Illyriennes. Les premières étaient celles qu'imposait la solution du problème monétaire.

4. *La solution de la crise monétaire.*

La vie économique des Provinces Illyriennes débute par une crise monétaire ¹. Celle-ci n'était pas, d'ailleurs, la dot du nouveau gouvernement, mais plutôt un héritage laissé par l'Autriche. L'unité monétaire autrichienne était le florin, à 60 kreutzer. Mais en l'automne 1809, à l'arrivée des Français, l'or et l'argent en Illyrie étaient rarissimes ; le pays était, par contre, inondé de monnaie de cuivre et de billon, pièces d'un ou de plusieurs kreutzer —, et de papier-monnaie (florin-papier) de la banque de Vienne, appelé *Bancozettel*. Le cours de ce florin-papier avait déjà baissé depuis 1799 par suite des guerres fréquentes, etc., de telle sorte qu'on avait dû ajouter des suppléments aux appointements des fonctionnaires.

Aussi Mollien donna-t-il à Dauchy comme première instruction l'ordre ² de connaître la monnaie locale, de préparer les bases d'un tarif proportionnel pour tâcher d'écarter le plus promptement possible de ce pays les billets de la banque de Vienne. Vu la rareté du bon argent, et comme on ne pouvait remplacer immédiatement le papier-monnaie autrichien, il fallait procéder progressivement. Pour accélérer le reflux de ce papier-monnaie, Dauchy prit le moyen d'en abaisser successivement le cours jusqu'à le mettre finalement hors de circulation. Une suite d'arrêtés, publiés dans la *Laibacher Zeitung* et plus tard au *Télégraphe Officiel*, ou imprimés séparément, réalise ce dessein.

¹ Détails de cette crise chez : P. Pisani, *La Dalmatie...*, pp. 387-388 ; R. Lopašić, *Karlovac*, pp. 75-77 ; A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 309 ; J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp. 130-134 ; et quelques mentions presque partout.

² AN, AF^{IV}, 1713, 4^e d.

L'arrêté du 25 novembre 1801 ¹ porte que, le prix des denrées et des salaires ayant suivi la dépréciation du papier-monnaie, les *Bancozettel*, à partir du 1^{er} décembre, ne seront acceptés dans les caisses publiques en paiement des contributions, etc., qu'à leur cours par rapport à l'argent. Les paiements sont aussi admis en monnaie autrichienne d'argent et, au-dessous de 2 florins, en billon. Des décisions seront prises ultérieurement quant à l'exécution des contrats entre particuliers antérieurs à la dépréciation du papier-monnaie, ou souscrits pendant cette période de dépréciation ; provisoirement, le régime des lois en vigueur est maintenu. Le cours des *Bancozettel*, pour décembre, est fixé au quart de la valeur nominale. Les loteries continuent provisoirement à recevoir et à payer en valeur nominale ; les tarifs des postes restent provisoirement au point où ils se trouvent, et le prix du sel sera fixé plus tard.

Le 25 décembre, le cours pour janvier est fixé au cinquième ² ; le 10 janvier 1810 ³, il est fixé, à partir du 16, au sixième, chiffre qui fut maintenu pour février. A cet arrêté est annexé un tarif des monnaies de cuivre et de billon ⁴. La mise hors de cours fut décidée le 6 mars ⁵, pour le 16 du même mois. Les diverses monnaies de cuivre continuaient d'avoir cours d'après le tarif du 10 janvier, les caisses publiques ne les recevant que pour le 40^e au plus de chaque versement. Les propriétaires de lettres de change, etc., n'étaient obligés de recevoir du billon que jusqu'à 2 florins ; au-dessus de cette somme, ils avaient le droit d'être payés en or ou en argent. Les contributions ne pouvaient plus être payées, à partir du 16, qu'en argent comptant. Un délai de 6 mois était donné pour l'échange des billets en numéraire. Un tableau annexé à l'arrêté, signé par la députation de la bourse de Trieste, contenait le cours moyen de Vienne sur Augsbourg, à partir du 1^{er} octobre 1799 jusqu'au 28 février 1810, et le cours pour la première quinzaine de mars devait suivre. Pour faciliter le change des billets en monnaie métallique, Marmont nomma, le 9 mars ⁶, 14 changeurs : 3 à Ljubljana, 3 à Trieste, 2 à Rijeka et 1 à Karlovac, Novo mesto, Senj, Gorica, Beljak et Postojna. Ils devaient changer les billets d'après le dernier cours connu de Vienne, n'étaient pas tenus de les changer au-dessus de 10 florins, et étaient autorisés à percevoir

¹ LZ, 1809, 110.

² APL, F₃.

³ LZ, 1810, 3.

⁴ APL, 43.

⁵ APL, F₃.

⁶ LZ, 1810, 16 mars.

un droit de change de 3 %. Un tarif du 15 mars ¹ fixa de nouveau le cours des pièces de billon. Mais, ce cours étant trop favorable, les pièces de cuivre s'introduisaient dans les Provinces Illyriennes en proportion beaucoup trop forte; leur cours fut donc encore diminué le 28 juin ². L'arrêté du 2 novembre ³ fixa pour le 5 de ce mois les pièces de 17 et de 7 kreutzer à 15 et à 6 et ce tarif fut confirmé par l'article 180 du décret du 15 avril 1811.

La conversion devait s'opérer à raison de 2 francs, 5859 par florin. Mais comme, en dépit de leur mise hors de cours, les *Bancozettel*, par l'effet de l'habitude et de l'agiotage, continuaient à être l'objet des transactions et des spéculations journalières des habitants, un arrêté du 16 novembre en ⁴ défendit l'introduction dans les Provinces Illyriennes, à dater du même jour. Aucun contrat, stipulant paiement en ce papier, n'était plus permis. La contravention entraînait la nullité complète des actes, la confiscation des *Bancozettel* nouvellement introduits, une amende triple de la valeur et l'emprisonnement, de 8 jours à 3 mois. A partir du 1^{er} janvier 1811, le papier ne pouvait plus être négocié à la Bourse ni dans les places de commerce, et son cours n'était plus coté dans les journaux. Pendant cette période, tous les *Bancozettel* devaient être réexportés des Provinces Illyriennes; après cette époque, les *Bancozettel* encore existants seraient réexportés et convertis en bon argent au profit de l'État; la moitié de la somme appartenait au dénonciateur.

L'arrêté du 7 décembre ⁵ décida qu'à partir du 1^{er} janvier 1811 les caisses publiques n'énonceraient dans leurs registres, comptes et récépissés que les sommes reçues ou payées en francs, et celui du 19 décembre ⁶ diminua encore le tarif de la monnaie de billon. Enfin le 9 septembre 1811, un décret ⁷ fixa définitivement le tarif de la monnaie de billon autrichienne en Illyrie. Ce nouveau tarif était destiné à rapprocher le plus possible la valeur nominale de la monnaie de sa valeur intrinsèque. Grâce à ces moyens rigoureux, les *Bancozettel* se trouvèrent, le 1^{er} janvier 1811, éliminés de la vie des Provinces Illyriennes.

Il ne devait pas être facile à la population de s'orienter dans ce réseau de mesures. Le flot de publications concernant ce sujet ⁸ en

¹ APL, F₃.

² *Ibidem*.

³ LZ, 1810, 72; TO, 1810, 12.

⁴ TO, 1810, 16.

⁵ APL, F₃.

⁶ TO, 1810, 26.

⁷ AN, AF^{IV}, pl. 4578, 88.

⁸ Pour les brochures mentionnées et autres, voir *Sources de la Vie économique*

est la preuve. Ainsi, J. V. Bolaffio, professeur de mathématiques, composait en 1811, à Trieste, un tableau de conversion des florins de Vienne en francs, et vice-versa, publié en allemand, en italien et en slovène, puis un autre, contenant la conversion de toutes les monnaies en Illyrie. J. de Crampagna, membre d'une société d'assurances, publiait, en 1810, à Ljubljana, une petite brochure en allemand : *Bemerkungen über den gegenwärtigen Zustand der Banco-Zettel*, où il comparait la situation des Provinces Illyriennes à celle de la France et des États-Unis qui avaient dû aussi, à un moment donné, se débarrasser du papier-monnaie. Il concluait que la situation de l'Illyrie était plus favorable, parce que : 1^o la mise hors de cours avait été annoncée à l'avance ; 2^o on pouvait échanger le papier-monnaie en Autriche contre des marchandises ; 3^o on pouvait facilement envoyer des métaux et d'autres marchandises en Italie pour faire entrer du bon argent dans le pays ; 4^o les troupes françaises étaient payées en bon argent ; et 5^o enfin, les *Bancozettel* étaient reçus dans les caisses publiques à un cours un peu plus bas que celui de Vienne. L'ancien receveur J. A. Prechern éditait en français un *Tarif des monnaies* d'après les arrêtés de Marmont. En 1810 et 1811, paraissaient encore, dans diverses imprimeries de Ljubljana et de Trieste, plusieurs tarifs semblables. Le fait que ces tarifs s'imprimaient dans toutes les langues du pays est le meilleur témoignage du grand besoin que les habitants en éprouvaient.

Mais il y avait bien des difficultés dans l'exécution des mesures prescrites.

Dès les premières semaines, bien des gens se refusaient à admettre les *Bancozettel* ; il fallut même un avis spécial de Dauchy, du 27 novembre 1809 ¹, pour les contraindre à les accepter, à l'exception toutefois de ceux qui étaient déchirés. La spéculation aussi s'en mêla bientôt. Les agioteurs échangeaient des billets de 5 florins de 1800 contre des billets de 2 florins, et l'intendant de la Haute-Carniole dut, le 1^{er} février 1810, défendre ces menées ², en faisant remarquer que les billets de 5 florins de 1800, de même que tous les autres *Bancozettel*, étaient reçus partout. Même des fonctionnaires de l'État participaient à ces abus. Des préposés de douanes refusaient de prendre la petite monnaie de billon selon le tarif du 10 janvier et demandaient la relation 6 : 1. Une cir-

des Provinces Illyriennes, groupe des imprimés contemporains (presque tous APL, F₂).

¹ AML, 12, n^o 201.

² LZ, 1810, 6.

culaire du 26 février 1810 ¹ décida qu'ils seraient destitués et arrêtés, s'ils ne se conformaient pas à ce tarif. Divers comptables changeaient l'or et l'argent en *Bancozettel* et vice-versa, et tiraient un certain bénéfice de ces échanges ; une circulaire du 27 février ² défendit ce trafic et ordonna aux caissiers de spécifier sur les livres-journaux et récépissés la nature des valeurs.

Dans les provinces plus éloignées du centre, les mesures ordonnées ne pouvaient pas être exécutées si vite. L'intendant Vienney mandait, le 28 février, à la municipalité de Karlovac ³, que l'exécution de l'arrêté sur la dépréciation des *Bancozettel* était ajourné, dans la Croatie civile, jusqu'au moment où une autre monnaie serait en circulation. Plus tard, la municipalité se plaignait à l'intendant ⁴ que les troupes françaises apportaient de nouveau des pièces de 7, de 8 1/2 et de 12 kreutzer, mauvais argent inférieur à 4 kreutzer comme valeur intrinsèque, et que les habitants étaient forcés d'accepter pour la valeur de 18, 20 et 24 kreutzer ; elle demandait que cela fût interdit.

Les caisses publiques elles-mêmes manquaient de bon argent, ce qui occasionnait des difficultés dans le paiement de la solde des troupes, mises le 1^{er} janvier 1810 sur le pied de paix et dont, par conséquent, les réquisitions cessaient ⁵. Le 10 avril 1810, Dauchy recommanda aux intendants ⁶ de convertir tout le papier-monnaie dans les caisses publiques en numéraire effectif, et, le 20 novembre encore, le successeur de Dauchy, Belleville, dut émettre une circulaire contre les spéculations à l'agiotage.

De faux billets de 2, 5, 10 et 50 florins furent fabriqués en Haute-Carniole, à Kranj ; le public en fut averti le 12 juin ⁷ et l'auteur, le peintre Leopold Layer, qui ne les avait faits que poussé par la misère, fut arrêté à la fin de juin ⁸.

Les relations avec l'Autriche donnaient lieu également à des difficultés. Vienne annonça, le 11 avril 1810 ⁹, qu'on n'échangerait les *Bancozettel* de 1.000 florins que jusqu'au 1^{er} juillet. Le 31 janvier 1812, l'Autriche mit, de son côté, ses *Bancozettel* hors de cours, ce qui causa une grande perte à plusieurs maisons de commerce

¹ AGL, 1810.

² *Ibidem*.

³ AMK, 1810.

⁴ *Ibidem*.

⁵ AHG, 10/4, 9 janvier 1810.

⁶ APL, 43.

⁷ LZ, 1810, 28.

⁸ M. Pivec, *Doneski k Layerjevi biografiji* (Détails pour servir à la biographie de Layer), pp. 127-128.

⁹ LZ, 1810, 21.

de Trieste qui, en 1809, avaient changé leur or et leur argent en billets ; quelques-unes même furent ruinées ¹.

Enfin, les paiements au cours des contrats, testaments, etc., faits en *Bancozettel* d'années antérieures, entraînaient une quantité innombrable de procès : les registres de la Cour d'appel de Ljubljana abondent en appels de négociants contre certains jugements des tribunaux de commerce de Trieste, Rijeka, Ljubljana, et des tribunaux de première instance de Gorica, Rovinj, Karlovac, etc. ².

Marmont, dans ses *Mémoires* ³, constate, comme un résumé de ces opérations, qu'en établissant la valeur des florins-papier très au-dessous du cours de Vienne, il obtint le résultat que chacun s'empressa d'envoyer ses billets à Vienne et d'en faire venir du numéraire ; mais que, le premier tarif de la monnaie de billon ayant été mal calculé, cette monnaie continua d'arriver d'Autriche, ce qui nécessita un nouveau tarif. De fait, par la suppression graduelle des *Bancozettel*, les Provinces Illyriennes furent préservées d'une catastrophe semblable à la banqueroute autrichienne du 15 mars 1811 ⁴, et les habitants auraient dû être reconnaissants de ce véritable bienfait. Mais la masse, visiblement, ne sentait que les pertes, et la défense du papier-monnaie figure à une place en vue sur la liste des griefs des Illyriens.

À côté de la question d'ensemble, il y avait encore la question spéciale du papier-monnaie de Zadar, émis pendant le siège, en 1809 ⁵. Marmont proposa de mettre à la charge du Royaume d'Italie, auquel la Dalmatie avait appartenu de 1806 à 1809, le remboursement de cette monnaie, montant à 328.000 francs, se trouvant au-dessous de la valeur nominale et qu'il fallait retirer ; Gaudin en fit un rapport à Napoléon le 20 avril 1810. Le 2 avril, Marmont avait émis deux arrêtés : l'un, ordonnant la déclaration à l'intendant de Zadar ; l'autre, réglant ainsi le remboursement : jusqu'à 10 francs, la totalité ; de 10 à 50, la moitié ; au-dessus de 50, un quart. 100.000 francs, provenant de la contribution extraordinaire sur Škradin, furent consacrés à ce remboursement.

Toutes les mesures prises en matière monétaire procédaient de la volonté du gouvernement illyrien d'avoir le plus tôt possible, dans le pays, une monnaie saine et stable. Sur le papier, la chose

¹ B. Benussi, *L'Istria...*, p. 435.

² AGG, G, 780, 782, 783.

³ Marmont, *Mémoires*, III, pp. 361-362.

⁴ D. Gruber, *Stogodišnjica Napoleonove Ilirije* (Centenaire de l'Illyrie napoléonienne), p. 587.

⁵ AN, AF^{IV}, 1294, 5.

fut relativement vite faite ; mais en pratique, elle traîna en longueur. Nous rencontrerons encore longtemps des traces de ces embarras monétaires, tant au sein du gouvernement que chez les particuliers. Le florin d'Augsbourg¹ s'est aussi maintenu dans les comptes des particuliers, où il prédomine ; il apparaît même dans les actes du gouvernement.

¹ Pour le florin d'Augsbourg, la relation de 2 francs 58 centimes est toujours en valeur.

CHAPITRE II.

II. — L'EXÉCUTION DU BLOCUS CONTINENTAL EN ILLYRIE.

Si l'on considère quelle avait été l'intention de Napoléon quand il créa l'Illyrie, il va de soi que le système continental était le maître absolu du sort des Provinces Illyriennes, et que l'application en commanderait toutes les mesures qui seraient prises. Nous revivrons dans son extension en Illyrie cette guerre commerciale entre la France et l'Angleterre, étudiée déjà tant de fois ¹ ; mais, tout d'abord, il nous faut jeter un coup d'œil sur la phase de cette lutte où se placent les débuts de la vie du nouvel État.

C'est après les décrets de Berlin et de Milan et avant celui de Trianon, dans la période des « réunions » des diverses côtes maritimes de l'Europe, faites en vue de supprimer la contrebande, qu'a lieu l'annexion des Provinces Illyriennes, qui complète le *coast-system* ². E. F. Heckscher n'hésite pas à dire ³ que la plus grande importance de cette incorporation, au point de vue du système continental, consistait en ce que la puissance de Napoléon s'étendait à ce moment sur Trieste, qu'on peut, après l'incorporation de Livourne, nommer, quoique avec quelque exagération, le Leipzig de l'Europe méridionale. Dès ce moment, l'Illyrie partage le sort de tous les États dépendants ou alliés de Napoléon, c'est-à-dire qu'elle a à supporter toutes les restrictions et tous les désavantages qui résultent du système continental, sans toutefois pouvoir jouir de ses avantages, qui restent réservés à la France, — ce que W. Kiesselbach appelle la faute foncière du système de Napoléon ⁴. Elle doit, comme les autres pays vaincus, s'ouvrir aux marchandises françaises, tandis que le marché français est fermé

¹ M. Amé, *Étude sur les tarifs des douanes...*, pp. 43-61 ; A. Beer, *Geschichte des Welthandels...*, II, pp. 15-16 ; E. F. Heckscher, *The Continental System*, XIV-XVI (Table chronologique).

² J.-H. Rose, *Napoleon and English Commerce, 1713*.

³ E. F. Heckscher, *The Continental System*, p. 149.

⁴ W. Kiesselbach, *Die Continentalsperre...*, p. 119.

à tout produit étranger¹. Il n'y a pas union d'intérêts entre la France et l'Illyrie.

Le rôle spécial qui était destiné à nos provinces dans le cadre de ce système est double, négatif d'une part : la fermeture de la côte orientale de l'Adriatique au commerce anglais, d'autre part, positif : l'ouverture d'une voie de terre au commerce franco-levantin. De là toute une série de mesures qui influent plus ou moins fortement sur presque toutes les branches de la vie économique de l'Illyrie. Il est extrêmement difficile de traiter ces mesures séparément, parce qu'elles s'entrelacent étroitement, le même décret, par exemple, renfermant des décisions sur plusieurs sujets. Cependant, l'ordre le plus naturel paraît être de traiter d'abord des branches qui ont subi cette influence à un degré moindre, puis de celles qui l'ont subi à un degré plus sensible. Nous commencerons donc à parler de l'agriculture et des forêts, des mines et de l'industrie, des voies de communication, du commerce, de la navigation et de la contrebande, ainsi que des finances ; nous terminerons en étudiant la situation économique générale, qui correspond à peu près aux effets du système continental, et nous en verrons la répercussion sur l'opinion publique. Mais avant tout, nous nous occuperons de l'organisation des douanes, condition *sine qua non* de toute application efficace du système.

1. Les douanes.

L'Autriche, d'où provenaient les Provinces Illyriennes, avait adhéré au système continental dès 1805 ; on pourrait donc penser que, sous ce rapport, la condition de l'Illyrie ne changea pas complètement. Mais l'Autriche avait adopté ce système bien à contre-cœur, et l'on peut s'imaginer que les prohibitions n'en étaient pas très sévèrement observées. Le 19 avril 1809, au début de la guerre avec la France, un décret² leva le blocus pour le littoral et rétablit les relations commerciales avec l'Angleterre. Le 14 octobre mit fin à cette courte période de liberté. Maintenant l'adhésion au système allait devenir sérieuse.

Il est caractéristique que Napoléon ait, dès le 16 octobre, deux jours après la paix de Vienne, écrit à Gaudin³ qu'il était nécessaire d'envoyer en Illyrie un homme intelligent comme directeur des douanes, afin d'établir le service à Trieste ; et Eugène, écrivant

¹ P. Darmstädter, *Studien zur napoleonischen Wirtschaftspolitik*, p. 114.

² AIV, II, Bb, 28 ex aprili 1809.

³ *Correspondance*, XX, n° 15957.

à Napoléon le 4 novembre, de Beljak ¹, énumère, parmi les instructions données à Dauchy, celle de s'occuper tout de suite de l'établissement d'une ligne de douanes sur toute la frontière autrichienne. Le 29 novembre, la *Laibacher Zeitung* publia la liste des nouvelles douanes à la frontière autrichienne ², dont les principales étaient : Tržič, sur la route de Celovec (Klagenfurt) ; Trojane, sur la route de Graz-Vienne ; Krško, sur la route du cercle de Celje ; Čatež, sur la route de Zagreb. Les bureaux ordinaires étaient : du côté de la Carinthie, Kokra ; du côté de la Styrie par terre, Sv. Primož, Motnik, Zagorje ; par la Save, Prusnik, Radeče, Kompolje, Radna. L'Autriche, de son côté, établit un cordon à sa nouvelle frontière de Carinthie, Styrie et Croatie, ainsi que des bureaux de douanes, surtout à Franz (Vransko) et au pont de Zagreb ³.

Mais tout cela n'était encore que provisoire. C'est le décret du 28 février 1810 ⁴ qui organisa les bureaux et brigades des douanes dans les Provinces Illyriennes. Un directeur central est établi à Trieste. Sous sa direction se trouvent 7 inspecteurs : 4 de 1^{re} classe, à Trieste, Rijeka, Ljubljana et dans un port de l'Istrie non encore désigné ; et 3 de 2^e classe, à Sisak, Beljak et Gorica. L'étendue des inspections, le placement des bureaux et brigades, le nombre des sous-inspecteurs, employés et préposés, en tout 906, ainsi que la dépense annuelle pour l'administration, 850.000 francs, sont fixés dans un état annexe dont on parlera plus loin.

Le rapport de Gaudin, qui accompagne ce décret, porte que le projet a été établi sur les bases arrêtées entre le gouverneur général et l'intendant général. Le plan n'embrasse pas l'immense développement des Provinces Illyriennes, parce qu'alors il aurait fallu un nombre considérable de préposés sans résultat avantageux, et le faible commerce qui se fait dans certaines parties aurait rendu cet établissement plus onéreux que profitable. On s'est borné, pour diminuer les dépenses, à former une ligne de douanes, qui renferme les cercles nouvellement cédés : en suivant le littoral depuis les confins de la Dalmatie jusqu'à la Soča, en remontant le cours de ce fleuve jusqu'au duché de Salzbourg, en parcourant toutes les montagnes de la Carniole qui forment les nouvelles frontières de l'Autriche, en descendant la Save jusqu'à Sisak et sur les bords de la Kupa, jusqu'aux environs de Rijeka. A l'égard de la Croatie, de la Dalmatie et de l'Albanie, le peu de commerce

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 4^e d.

² LZ, 1809, 114. Pour ces douanes provisoires et toutes les suivantes, voir la carte I.

³ AGG, 1810, plusieurs actes.

⁴ AN, AF^{IV}, pl. 3285, 44. Décret et rapport du ministre des Finances.

qui s'y fait, l'usage de marcher toujours en caravanes, la rareté des passages praticables, enfin l'esprit des Turcs, qui n'est nullement porté à la fraude, ont paru rendre superflu l'établissement d'une ligne de douanes sur les frontières de terre et de mer de ces pays. On s'est borné à maintenir les postes principaux de douanes qui ont suffi, jusqu'ici, à empêcher toute espèce de contrebande ; on y a ajouté pourtant quelques moyens de répression, tel que la résidence d'un inspecteur intelligent aidé de quelques employés répartis dans chacune de ces provinces, pour y exercer la haute surveillance, etc. Les douanes intérieures d'entrepôt qui existaient sous le régime autrichien, seront également conservés afin de faciliter les relations commerciales de l'Italie, de la Suisse, de l'Allemagne, de la Hongrie et de la Turquie, avec la mer et les frontières respectives de ces divers États.

La liste des douanes des 6 inspectorats déjà déterminés est la suivante :

Inspectorat de Trieste : Trieste, Prosek, Devin, Tržič, Opčine, Bazovica, Klanec, Žavlje, Sežana, Senožeče, Razdrto, Postojna, Materija ;

Inspectorat de Rijeka : Rijeka, Sv. Matej, Klana, Starada, Volosko, pont de la Rečina, Lovran, Mošćenice, Bakar, Kraljevica, Crikvenica, Novi, Senj, Sv. Martin, Sv. Juraj, Sv. Križ-Vratnik, Jablanac, Bag ;

Inspectorat de Gorica : Gorica, Pieris, Turjak, Kaseljan, Zagraj, Podgora, pont de la Soča, Solkan, Kanal, Sv. Lucija, Kobarid, Rajbelj, Pontebba, Ajdovščina, Podbrdo, Cerkno, Angeljska gora, Miren ;

Inspectorat de Beljak : Beljak, Muta, Oberdrauburg, Spital, Winklern, Tröppelach, Sv. Ožbalt, Reichenau, Lengberg, Trg, Vrba, Šent Ilj, Podgorje, Vrata, Stermca, Podkoren ;

Inspectorat de Ljubljana : Ljubljana, Jesenice, Bistrica, Tržič, Kranj, Sorica, Kokra, Kammik, Motnik, Trojane, Čemšenik, Zagorje, Dol, Bistrica, Krašnja, Črnuče, Zalog, Vrhnika, Planina, Višnja gora, Krka, Žužemberk, Soteska, Novo mesto, Koprivnik, Kostanjevica, Krška vas, Trebnje, Mirna ;

Inspectorat de Sisak : Sisak, Prusnik, Radeče, Radna, Krško, Čatež, Jesenice, Otok, pont de Zagreb, Zelin, Letovanić, Kupinec, Trgoва, Mahićno, Hrnetić, Karlovac, Banija (faubourg de Karlovac), Metlika, pont de Metlika, Griblje, Pobrežje, Vinica, Poljane, Brod s. Kupa, Osilnica, Lož.

Cette liste réunit toutes les douanes, celles du littoral, celles du cordon de frontière et celles de l'intérieur (expédition, vérification, entrepôt, péage et droits sur les vins et les viandes), et

aussi quelques bureaux des sels, à Rijeka, Bakar, Senj et Bag, l'administration des sels étant alors réunie à celle des douanes.

On peut voir sur la carte que cette première organisation des douanes illyriennes formait un cercle bien fermé autour des provinces occidentales de l'Illyrie, tandis que, pour les provinces orientales, la tension de ce cercle était sensiblement plus légère. Parmi les motifs invoqués par Gaudin pour justifier cette différence dans un plan, qui, au fond, était une demi-mesure et une faute, le principal n'est ni la probité des Turcs, ni le peu d'importance du commerce, mais probablement la dépense considérable que la grande étendue de ces frontières aurait occasionnée.

L'inspecteur général des douanes de l'Empire avait été chargé par l'arrêté du 22 janvier d'administrer et de diriger les douanes des provinces ex-autrichiennes, et celui du 10 mars ¹ y ajoutait celles des autres provinces de l'Illyrie. Les systèmes et règlements particuliers qui régissaient ces diverses provinces furent préalablement encore maintenus. Le 3 avril, suivirent les nominations provisoires des employés de l'inspectorat de Ljubljana ², et un arrêté du 30 août ³ permit aux employés des douanes le port d'armes sans permis et ordonna que les autorités civiles et militaires eussent à les assister dans leurs fonctions. Le 1^{er} juillet, les douanes autrichiennes commencèrent à fonctionner sur les frontières illyriennes ⁴.

Pendant toute cette période préparatoire et provisoire, Laugier ⁵, qu'on avait envoyé de Paris, a été l'organisateur du service des douanes en Illyrie. Mais il semble qu'il n'ait pas donné satisfaction, et que, par sa faute, l'organisation n'ait pas progressé. Déjà en juin, Catineau La Roche, secrétaire général des douanes, lui adresse ce reproche ⁶. Très probablement, Catineau est aussi l'auteur d'une *Note pour Napoléon sur la situation de l'Illyrie en 1810* ⁷, où il critique âprement le travail de Laugier. Les diverses

¹ AMK, 1810.

² AGL, 1810.

³ AMK, 1810.

⁴ LZ, 1810, 35.

⁵ Dossier personnel détruit, ainsi que tous les dossiers des fonctionnaires des Finances, disparus en 1871 lors de l'incendie du Ministère des Finances.

⁶ BMCH, Trieste le 9 juin 1810. Pierre Marie Sébastien Catineau La Roche. Né à Saint-Brieuc en 1772, il séjourna à Saint-Domingue, puis aux États-Unis, fut imprimeur à Paris de 1799 à 1804, secrétaire général des douanes en Illyrie en 1810, inspecteur principal des douanes de 1811 à 1812, et chargé de missions commerciales ; en 1813, secrétaire général du département de l'Aisne ; en 1815, il voyagea en Amérique ; en 1842, il fut chef de division au Bureau du Commerce et des Colonies. La date de sa mort n'est pas connue.

⁷ AN, F¹⁷, 61, n° 1. La *Note* n'est pas signée.

provinces ayant des règlements différents, il aurait fallu remplacer ceux-ci par un tarif unique, et comprendre toutes les provinces dans le rayon des douanes. Mais on a divisé les Provinces Illyriennes en deux parties : l'une assujettie aux douanes, l'autre en dehors d'elles, et l'on a exigé trop peu de personnel. Le résultat en est que le service est mal fait. On a exécuté avec une lenteur incroyable un plan déjà insuffisant ; la contrebande, par suite, est excessive. Cette prétendue organisation est incroyable, et la composition du personnel — plus incroyable encore : ce sont des gens des douanes italiennes, très peu instruits, d'où des résultats déplorable. On a laissé subsister les règlements particuliers, d'où il est résulté un grand chaos. Une marchandise est admise par un règlement, prohibée par l'autre, paie plus ou moins selon tel ou tel règlement. La situation du commerce est désespérée. Cette anarchie a produit déjà un mal général. Les douanes, bien administrées, auraient suffi à tous les besoins ; mais le gouvernement, ayant besoin d'argent, a introduit une foule d'impôts français, inconnus en Illyrie jusqu'à cette époque, et qui écraseront le pays. Ce n'est pas le gouverneur général, ni le directeur général des douanes françaises, pas plus que l'intendant général, ou les intendants, qui sont fautifs de tout ceci ; la faute est uniquement à l'organisateur, Laugier, qui veut prolonger son séjour en Illyrie, à cause de l'indemnité qu'il reçoit pour sa mission. Enfin, l'aigre critique propose de confier l'organisation des douanes au gouverneur général, et d'y impliquer toutes les provinces avec un tarif et un règlement uniformes.

Cette note fit impression. Napoléon écrit à Gaudin, le 5 octobre ¹, qu'il faut rappeler Laugier et envoyer un autre administrateur des douanes. Il y avait eu dans le *Journal de Paris* un article qui ferait croire que les douanes illyriennes suivaient un autre système que les douanes françaises. Napoléon enjoint à Gaudin d'écrire à Marmont et de se plaindre « de la mauvaise direction de tout cela » ; et le 7 octobre ², il lui écrit sur le même sujet. Le résultat final fut le décret du 16 octobre 1810 ³, qui mit les douanes des Provinces Illyriennes sous la direction immédiate du directeur général de Paris. Le 5 novembre ⁴, Dizié ⁵ fut nommé directeur particulier des douanes en Illyrie et, en avril 1811, Laugier quitta Trieste pour la France. Enfin le désordre des

¹ L. de Brotonne, *Lettres inédites de Napoléon I^{er}*, n° 682.

² Du même auteur, *Dernières lettres inédites...*, I, n° 1149.

³ AN, AF^{IV}, pl. 3743, 29.

⁴ AN, AF^{IV}, pl. 3801, 26.

⁵ Dossier personnel détruit.

tarifs des deux premières années prit fin avec le décret et le tarif du 27 novembre 1810¹. C'est le document le plus important pour les douanes illyriennes ; cependant, nous n'en relèverons ici que les dispositions administratives et laisserons les autres dispositions pour le chapitre du commerce.

Les droits d'entrée et de sortie, communs à toutes les Provinces Illyriennes, seront perçus d'après 3 tarifs annexés au décret. La circulation intérieure est exempte de tout droit, à l'exception de ceux qui sont connus sous le nom d'accises, péages, octrois, taxes ou droits d'entrée aux portes des villes, sur les seuls objets qui s'y consomment ; ces droits sont conservés conformément aux tarifs et aux règlements existants. Les douanes illyriennes sont sous la direction immédiate du directeur général des douanes françaises, aux ordres duquel le directeur particulier doit se conformer ; mais les préposés des douanes sont sous la surveillance du gouvernement illyrien. L'intendant général reçoit chaque mois les bordereaux des recettes et des dépenses et règle les modes de versement et de contrôle. L'administration des douanes illyriennes est aussi chargée de la perception des accises, péages, octrois ou droits d'entrées aux portes des villes, sauf en ce qui sera statué concernant les octrois municipaux pour 1811. Elle est également chargée de la régie de l'impôt du sel pour laquelle sera fait un règlement particulier.

Au décret sont annexés 3 tarifs : 1^o Tarif général des droits d'entrée et de sortie des douanes illyriennes ; 2^o Tarif des droits d'entrée sur différents articles des manufactures et du sol de la France et du royaume d'Italie ; 3^o Tarif des droits d'entrée et de sortie sur les denrées coloniales ; et en outre Tarif des droits de navigation. Le tarif fixe aussi les monnaies, poids et mesures des Provinces Illyriennes : 1 florin d'Augsbourg à 60 kreutzer à 4 pfennig = 2 francs 58 centimes 6 millimes ; 1 quintal de Vienne à 100 pfund = 56 kilogrammes ; 1 eymer à 40 maas = 56 litres 5 demi-décilitres². C'est en parlant de ce tarif que Marmont dit dans ses *Mémoires* que c'était un bon travail, fait avec la coopération de Seguiet, consul de France à Trieste, et de la Bourse de Trieste. En envoyant le projet au ministre des finances³, Marmont

¹ Le texte du décret est imprimé, *Bulletin*, IV, 329-6131 (et chez Duvergier), le tarif n'y est pas. Décret et tarif ont été imprimés à Trieste, *Tarifs des droits de douane et de navigation maritime dans les Provinces Illyriennes*, d'après le décret impérial du 27 novembre, avec la traduction italienne, Trieste, 1811, 8°, 120 (APL, F₃). Décret et rapport de Montalivet, AN, AF^{IV}, pl. 3878, 54.

² Voir aussi, pour ces unités et toutes les suivantes, le tableau des monnaies, poids et mesures annexé à la fin du travail.

³ BMCH, 20 avril 1810.

avait fait l'éloge du zèle de Laugier et de ce travail long et difficile, en ajoutant que, pour avoir une opinion précise sur les observations dont ce tarif est susceptible, il est indispensable d'en faire « l'épreuve ».

Cette épreuve, la pratique, montra que le travail était loin d'être parfait et que les besoins de l'Illyrie étaient encore trop peu connus, ou, du moins, s'ils étaient connus, trop peu pris en considération. Le gouvernement illyrien lui-même dut demander deux modifications, comportant simplement les corrections les plus urgentes. Des exemptions aussi devinrent nécessaires et furent accordées de temps en temps. Nous traiterons de celles qui concernent l'industrie, etc., aux chapitres afférents. Ici, il ne sera question que de celles qui concernent les populations limitrophes des frontières autrichienne et italienne. Zagreb, ainsi que quelques particuliers de cette ville, qui avaient une bonne partie de leurs biens de l'autre côté de la Save, en Illyrie, étaient très intéressés dans cette question, la frontière étant là particulièrement proche ¹.

Le 17 septembre 1811 ², l'exportation des denrées provenant de domaines d'Illyrie appartenant à des Autrichiens est permise contre réciprocité ; et le 22 octobre ³, les articles 7, 8 et 9 de la loi du 12 pluviôse an XIII, relatifs au transport des récoltes de vignes de la rive droite du Rhin à la rive gauche, sont rendus applicables aux habitants des Provinces Illyriennes possédant des vignes sur la rive gauche de la Save, en Autriche et en Bavière. Un décret du 13 février 1812 ⁴ autorise les propriétaires illyriens de la rive droite de la Soča, en Italie, à transporter leurs récoltes sans payer de droit ; un autre, du 15 juin ⁵, accorde la même faculté aux sujets autrichiens, possédant des terres en Illyrie, sous réserve de réciprocité en faveur des propriétaires illyriens en Autriche. Enfin, le décret du 14 avril 1813 ⁶, complétant ceux du 17 septembre 1811 et du 15 juin 1812, spécifie que l'autorisation donnée aux propriétaires illyriens et autrichiens est valable dans l'étendue de 2 myriamètres de la frontière respective des deux États (c'est-à-dire ni sans limites, comme l'avait demandé Metternich, ni dans l'étendue d'un demi-myriamètre, comme c'était le cas jusqu'alors) et sous condition expresse de réciprocité. Exception est faite pour les récoltes de terres situées en Autriche, et dont les proprié-

¹ AEZ, plusieurs actes de 1810, 1811, 1812, 1813.

² AN, AF^{IV}, pl. 4597, 11 (ce décret n'est plus en place).

³ *Bulletin*, IV, 398-7380 (Duvergier, et AN, AF^{IV}, pl. 4690, 11).

⁴ AN, AF^{IV}, pl. 5010, 86 (ce numéro manque).

⁵ AN, AF^{IV}, pl. 5317, 30.

⁶ *Bulletin*, IV, 497-9110 (AN, AF^{IV}, pl. 6111, 126).

taires ne pourraient pas justifier la propriété avant la réunion de l'Illyrie à l'Empire. Une circulaire de Chabrol, du 12 juin 1813 ¹, résume ces décrets en y ajoutant une décision du ministre des manufactures et du commerce, du 23 février, qui les rend également applicables aux riverains de la Kupa, extension rendue nécessaire par le décret du 19 novembre 1811, dont on parlera prochainement. L'exportation des récoltes devra se faire depuis le 1^{er} juin jusqu'au 15 septembre, et les demandes d'exportation seront adressées aux maires qui en feront un relevé envoyé au subdélégué, à l'intendant et à l'intendant général, lequel donnera les ordres pour l'exécution.

Le décret organique du 15 avril 1811, dans ses articles 172-175 ², décide uniquement, en matière douanière, que le décret du 27 novembre continue à être exécuté, à l'exception toutefois de ce qui concerne les droits de barrière, attribués à la régie de l'enregistrement, et que l'administration des douanes reçoit les droits de bassin, de port et de tonnage.

Nous avons déjà remarqué que, dès le début, le régime des douanes n'a été appliqué que dans une partie des Provinces Illyriennes. Cet état de choses fut sanctionné par le second document important des douanes illyriennes, le décret du 19 novembre 1811 ³, qui met hors des douanes la Dalmatie, Dubrovnik, Kotor, les îles de la Dalmatie et du Kvarner, la Croatie militaire et la partie de la Croatie civile située sur la rive droite de la Kupa ; le 21 août, un projet tendant à la même mesure avait déjà été envoyé au gouverneur général afin qu'il donnât son avis ⁴.

Le gouverneur général Bertrand avait proposé quelques changements et 2 articles additionnels que le directeur général des douanes adopta partiellement, non sans quelque appréhension. Le texte adopté est ainsi conçu : 1^o Les provinces mises hors des douanes jouiront de l'entière liberté du commerce avec l'étranger, à l'exception des denrées coloniales et des marchandises anglaises ; des brigades ambulantes subordonnées à 2 inspecteurs placés sur différents points, saisiront les dépôts de denrées coloniales et de marchandises anglaises qui pourraient s'y former ; 2^o Les autres provinces, restées soumises au régime des douanes, seront séparées de ces dernières par une ligne de bureaux et de brigades qui remontera la Kupa depuis son confluent avec la Save jusqu'à

¹ APL, 44.

² P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 384-385.

³ AN, AF^{IV}, pl. 4741, 1. Décret et rapport de Gaudin ; H. Costa, *Beiträge zur Geschichte der französischen Zwischenregierung...*, pp. 23-25.

⁴ AN. AF^{IV}, 1294, 128-130.

sa source, continuera dans la même direction jusqu'à quelque distance de Rijeka, et se prolongera ensuite par une ligne tracée entre la Croatie militaire et les cantons maritimes de l'Adriatique, appelés littoral hongrois ; ce littoral sera gardé, du côté de la mer, depuis Rijeka jusqu'à Sainte-Madeleine, près de la frontière de la Dalmatie.

Le rapport de Gaudin ne dit pas le motif principal de cette mesure surprenante ; par contre, Marmont l'indique clairement¹ : la forme des Provinces Illyriennes (largeur minima, frontières très étendues) ne permettait pas que le littoral fût défendu par le faible corps des douanes illyriennes, réduit encore par l'impossibilité où l'on était de l'entretenir, faute de ressources sur place. La mise hors des douanes des provinces au sud de Rijeka était, pour ainsi dire, un acte de désespoir : on renonçait, *a priori*, à préserver les côtes de l'Adriatique de la contrebande. Le 7 novembre, lorsque cette mesure était encore en suspens, Pellenc l'appelle un remède honteux, pire que le mal². De fait, cette mesure créa une situation singulière dans l'intérieur de l'Illyrie, surtout pour Karlovac : la ville, sur la rive gauche de la Kupa, était soumise au régime des douanes ; son faubourg, Banija, sur l'autre rive, se trouvait dans les provinces affranchies des douanes. Aussi Martainville, inspecteur des douanes à Karlovac, en envoyant au juge Gerlić, à Banija, le décret du 17 novembre, le pria-t-il³ de bien vouloir prévenir les gens de cette nouvelle situation : la Croatie militaire serait réputée, à partir du 1^{er} janvier 1812, province étrangère ; le bureau de Banija percevrait les droits du tarif I, du 27 novembre 1810 ; enfin les marchandises passant de la Croatie militaire dans la partie civile paieraient les droits d'entrée, celles qui passeraient de Karlovac à Banija, les droits de sortie. Une autre conséquence de ce décret était que les grains prohibés à la sortie, ne pouvaient être exportés en Dalmatie, à Dubrovnik et à Kotor, qui ne suffisaient pas à leur propre consommation. L'embarquement des grains fut donc provisoirement autorisé à Rijeka et à Senj⁴, moyennant un certificat de besoin que les intendants de Zadar ou de Dubrovnik ou un de leurs subdélégués leur délivraient et qu'ils présentaient à l'intendant de Karlovac ou aux subdélégués de Rijeka ou de Senj, qui, alors, autorisaient l'expédition. On conseilla aussi à la Dal-

¹ Marmont, *Mémoires*, III, p. 367.

² AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 27.

³ AMK, 1811, 21 novembre.

⁴ TO, 1812, 30.

matie de faire venir des grains de la Hongrie, mais ils devaient être dirigés sur Rijeka et acquitter le droit de 1 fr. 10 %.

Les dernières décisions concernant les douanes illyriennes sont les décrets du 19 septembre 1812 ¹ et du 26 mai 1813 ², qui, tous deux, apportent quelques modifications au tarif illyrien. Les dispositions du second sont inspirées presque exclusivement par la guerre qui s'approchait ; celles du premier, par l'expérience qui avait montré la nécessité de divers changements concernant les droits et les prohibitions du tarif du 27 novembre 1810, dont quelques-uns étaient devenus encore plus urgents depuis la mise hors des douanes d'une partie des Provinces Illyriennes. Dizié avait même proposé de faire un nouveau tarif général. Mais, comme pareil travail doit être mûri et discuté, Bertrand pria de l'ajourner et ne demanda que les changements les plus urgents en vue d'améliorer le sort de l'Illyrie et d'élever le produit des douanes.

Nous pouvons mentionner dès ici que la contribution des douanes n'était pas considérable pour les revenus de l'Illyrie. Mais, d'autre part, c'était justement la détresse permanente des finances illyriennes qui empêchait les douanes de répondre complètement à la mission qui leur avait été assignée : la mise hors des douanes d'une partie de l'Illyrie est le fait le plus saillant du développement des douanes illyriennes.

2. *L'agriculture, l'élevage et la sylviculture.*

L'agriculture, l'élevage des bestiaux et l'exploitation des forêts étaient l'occupation de la majorité de la population de l'Illyrie ; néanmoins, sa production ne suffisait pas à ses besoins. Tant qu'elle avait fait partie de l'Autriche, l'Illyrie avait compensé son importation en grains et en bestiaux, venant surtout de Hongrie, en premier lieu par son commerce maritime : aussi l'administration française traita-t-elle l'Illyrie en pays commerçant, donnant, par conséquent, moins d'attention aux autres branches de sa vie économique. Partant, il n'est pas surprenant qu'il y ait eu en ce domaine peu de changements ou de progrès à cette époque ; au contraire, il y eut même un mouvement rétrograde.

¹ AN, AFIV, pl. 5496, 60. Décret et rapport du ministre des manufactures et du commerce. (*Stato de' cambiamenti alla Tariffa delle Dogane per le Provincie Illiriche, Trieste, [1812]*).

² *Bulletin*, IV, 504-9257.

A. — L'agriculture et l'élevage.

Les diverses provinces de l'Illyrie, en ce qui concerne l'agriculture et l'élevage, différaient notablement les unes des autres. La Carinthie, pays fort montagneux et par conséquent peu apte à la culture des blés, était adonnée à l'élevage des bestiaux : chevaux, bœufs, vaches, moutons. Avant la cession, elle les exportait, comme le signale l'intendant de la Moussaye, dans l'essai statistique sur son cercle ¹. En Carniole, la culture des champs et des vignes était plus développée, surtout l'apiculture ; et, depuis 1767, une Société agricole travaillait déjà à Ljubljana. Dans ses plaines, la Croatie cultivait le blé et excellait dans l'élevage des porcs. Le territoire de Gorica et l'Istrie cultivaient surtout les fruits du sud, les oliviers et la vigne. Les provinces de Dalmatie et de Dubrovnik étaient caractérisées par la stérilité de leur sol. La manière de labourer les champs, déjà assez rationnelle dans les provinces occidentales, était encore très primitive dans les provinces orientales.

Les seules améliorations faites par le gouvernement, et dues à l'initiative de Chabrol ², furent l'introduction des pommes de terre en Dalmatie, où elles étaient encore inconnues ; puis le décret du 17 mars 1811 ³, qui, pour favoriser les vigneron de la Basse-Carniole et empêcher en même temps la sortie de trop de numéraire vers l'Autriche, mit un droit de 7 frs 25 par eymmer (80 bouteilles) sur les vins venant d'Autriche (néanmoins le *Télégraphe Officiel* contient plusieurs fois des annonces offrant des vins de Styrie, ce qui n'est pas surprenant, vu leur supériorité par rapport à ceux de la Carniole) ; une distribution de 200 chevaux d'artillerie et de cavalerie à des paysans riches, contre retour, par Marmont ⁴ ; et un mémoire sur le rétablissement du haras d'État de Lipica ⁵. Par contre, la Société agricole de la Carniole cessa de travailler ⁶ et l'élevage souffrit du manque de sel, dont nous parlerons plus tard.

Cependant il y aurait eu beaucoup d'améliorations à faire et le gouvernement en reconnaissait aussi la nécessité. Chabrol dit ⁷

¹ L. de la Moussaye, *Kurze Statistik des Villacher Kreises*, p. 60.

² AN, F¹⁰, 278, 1^{er} d., 29 avril 1813.

³ AN, AF^{IV}, pl. 4170, 6.

⁴ A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 320.

⁵ BMCH, 1810.

⁶ A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 320. D'après d'autres sources, son travail n'aurait pas cessé tout à fait, mais les documents de cette époque auraient été détruits.

⁷ AN, F¹⁰, 278, 1^{er} d., 28 novembre 1811, 29 avril 1813.

que l'agriculture des Provinces Illyriennes est généralement très en retard et se ressent des réquisitions et des guerres ; que surtout la Dalmatie et l'Istrie trouvent à peine dans leur sol rocailleux une partie de leur subsistance. On pourrait améliorer la race des troupeaux et faire des essais de plantations de coton ; mais on en est empêché par l'état précaire des finances. Les dépenses les plus urgentes sont différées ; des améliorations ne pourraient se faire que grâce aux excédents des recettes.

Il y avait aussi, dans presque toutes les provinces, des marais dont le dessèchement aurait fait gagner de la terre labourable, ou au moins des prairies ; mais ce dessèchement aurait également exigé de grandes dépenses.

Empêché par ses mauvaises finances d'exécuter lui-même les améliorations nécessaires ou souhaitables, le gouvernement voulait au moins les encourager. Le 9 octobre, le *Télégraphe Officiel*¹ fit connaître la découverte de la pomme de terre et les moyens de l'utiliser. Le 18 décembre, un avis recommanda l'amélioration des moutons, au moyen de la race pure d'Espagne, les Mérinos, qui se développaient bien en Italie, surtout à Varese, près de Milan, dans les bergeries du comte Dandolo. Le 1^{er} avril suivant, la direction de ces bergeries offrit de vendre, au prix de 100 à 120 francs par tête, suivant la qualité de la laine, de ces moutons à l'Illyrie : le climat, assez voisin de celui de l'Italie, en assurerait la propagation. Un article du 1^{er} janvier 1812 sur l'horticulture, très peu développée en Illyrie, donna des renseignements sur les maladies des arbres fruitiers et sur leurs remèdes. Le 11 avril, paraissait un avis sur les bergeries de Garagnin à Trogir qui, depuis l'introduction de moutons espagnols en 1811, donnent de beaux résultats, de la laine plus fine et meilleure. Et le 20 mai, un petit troupeau de Mérinos, acquisition faite à Varese par le baron Charles Zois, arriva en Carniole.

Ces conseils furent donc suivis en partie par l'initiative privée ; mais, en général, la population conserva sa manière traditionnelle, plus ou moins bonne, de labourer les champs et d'élever les bestiaux.

On fit davantage pour l'amélioration du sort des agriculteurs. Nous touchons ainsi au système féodal qui régnait encore en Illyrie à l'arrivée du nouveau régime, avec les corvées et redevances des paysans dues à leurs seigneurs. Le régime français n'a pas résolu complètement le problème du système féodal en Illyrie. L'abolir entièrement, ce qui aurait le mieux répondu à ses

¹ TO, 1811, 84, 101 ; 1812, 1, 30, 41 ; A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 358.

principes, était impossible : l'institution était encore trop profondément enracinée. Le gouvernement resta donc à mi-chemin : il supprima partiellement les charges seigneuriales, en ajoutant des conseils paternels pour résoudre le reste. Les seigneurs trouvaient qu'il avait trop fait ; les agriculteurs, trop peu. En réalité, on avait avancé d'un grand pas : mais c'est de quoi l'on ne devait s'apercevoir que plus tard, dans l'Illyrie autrichienne, où le système féodal ne put jamais plus revivre vraiment ¹.

Il est curieux que, confusément et inconsciemment, les paysans des Provinces Illyriennes aient associé les idées de gouvernement français et de liberté. Cette association est attestée par toute une série de tentatives faites pour abolir un peu partout, mais surtout en Carniole et en Croatie civile, les corvées et redevances seigneuriales, depuis 1809 jusqu'en 1813. Dès novembre 1809, un seigneur de la Croatie civile rapporta ² que ses paysans disaient publiquement, comme il l'exprime dans son latin : *Galli sumus, liberi sumus*. Le gouvernement dut bientôt freiner. Le 9 juillet 1810, l'intendant Vienney répondit à la municipalité de Karlovac ³ que les corvées resteraient jusqu'à ce que l'Empereur ait ordonné des changements dans le système féodal de la Croatie. Il y eut quantité de plaintes et de procès ⁴. Des arrêtés de Marmont du 23 et du 31 juillet créèrent une commission pour juger les contestations entre seigneurs et paysans, en Croatie civile, et en nommèrent les membres ⁵. Cet organe ne manqua pas de besogne. Ses jugements étaient sans appel et exécutoires sans délai. Mais il arriva que Buson, premier juge de la Croatie civile, écrivit à l'intendant de Contades ⁶ qu'il se refusait à exécuter la sentence prise contre les colons de la seigneurie de Sislavić, comme injuste et arbitraire ; les paysans, non plus, ne s'y soumettaient pas.

L'article 252 du décret du 15 avril 1811 supprima sans indemnité les corvées personnelles (12 jours par an), et toutes les autres corvées devinrent rachetables. Les seigneurs perdaient leur juridiction. Les sujets avaient à payer l'impôt foncier et, en compensation, les redevances aux seigneurs étaient diminuées du cinquième ⁷.

¹ J. Polec, *Kraljestvo Ilirija* (Le Royaume d'Illyrie), I, p. VIII.

² R. Lopašić, *Karlovac*, pp. 71-72.

³ AMK, 1810.

⁴ AMK et AEZ, plusieurs actes.

⁵ AEZ, 1810.

⁶ AMK, 1811.

⁷ A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 357.

Cependant, les paysans interprétaient cette liberté partielle à leur façon et voulaient la suppression radicale, trop radicale aux yeux du gouvernement, de toutes les redevances seigneuriales. Ils ne voulaient plus dépendre que de l'Empereur. Nous avons plusieurs exemples de cette conception un peu ingénue. A. Huha, à Kozarje, saisi pour non-paiement de ses redevances seigneuriales, objecte ¹ qu'il paie ponctuellement ce qu'il doit à l'Empereur et qu'il n'a pas autre chose à payer. Il y eut une émeute dans son village, et on fut obligé de lui laisser les bestiaux séquestrés. J. Sterle, à Iga vas, répondit dans une occasion semblable ² : « Nous sommes impériaux et ne devons pas de corvées aux seigneurs. J'ai travaillé aux routes impériales ; cela, c'est dû à l'Empereur, mais rien aux seigneurs » ; et il en référa à un percepteur et à un chapelain, à Lož, qui avaient émis la même idée.

Le 4 juin 1812, Bertrand dut prendre un arrêté ³ pour « ramener les habitants des campagnes auxquels des hommes mal intentionnés avaient persuadé que les redevances et corvées étaient supprimées sans indemnité ». Il rappella que, seules, les redevances personnelles étaient supprimées sans indemnité. Toutes les redevances en nature et en argent devaient être payées comme par le passé, sauf la diminution du cinquième. Jusqu'à ce qu'un décret impérial ait fixé le mode et le taux du remboursement des corvées, elles continueront à être fournies en nature ou rachetées à l'amiable, comme avant. Les cultivateurs qui refuseraient de fournir les redevances ou corvées y seraient contraints par toutes voies de droit, et au besoin même par une intervention des garnisaires. Les intendants et les évêques ont à faire publier, par les maires et les curés, les dispositions de cet arrêté.

Le gouvernement lui-même se servait amplement des corvées pour les travaux publics. Sans cette main-d'œuvre à très bon marché, il n'aurait jamais pu construire tant de routes, de ponts, etc. L'arrêté du 18 mars 1813 ⁴ réglait la répartition et le mode de paiement des corvées : le prix était de 50 centimes pour une journée d'homme et de 1 franc pour une journée de chariot.

Chabrol, qui sentait qu'en somme tout cela n'était que demi-mesures, s'en plaignit dans une lettre du 29 avril 1813, à Montalivet ⁵ : « La question entre les malheureux agriculteurs et leurs

¹ AML, 27, n° 21.

² APL, 39, 10 juin 1812.

³ TO, 1812, 47.

⁴ APL, 44.

⁵ AN, F¹⁰, 278, 1^{er} d.

seigneurs est encore indécise ». « Un projet de décret a été présenté pour fixer les droits des propriétaires et colons d'après les dispositions en vigueur dans les départements des bouches de l'Elbe. Cette composition avec le système féodal est incompatible avec l'établissement de l'impôt foncier et avec les droits de succession et de mutation de propriété ; ce sont les mêmes droits versés à des caisses différentes qui se réunissent pour écraser le misérable cultivateur. Il faut gagner le peuple ; la noblesse est puissante, et c'est peut-être un acte de sagesse de commencer par la dépouiller de cet ascendant sur les hommes par ces droits ». Il ne fut pas donné suite à ces suggestions, et les conflits entre seigneurs et colons durèrent jusqu'à la fin de l'Illyrie.

Il parut même à ce sujet, le 12 août 1813, dans le *Télégraphe Officiel* (n° 64), un article de Charles Nodier¹. On ne peut, certes, attendre d'un romantique ou d'un précurseur des romantiques qu'il s'occupe d'histoire économique. L'intérêt de Nodier allait naturellement aux travaux de littérature ; et ses lettres n'offrent pas de renseignements sur la situation économique générale, quoiqu'il y en ait sur la sienne propre. Mais il est intéressant de voir que le seul de ses articles qui effleure notre sujet traite du problème du système féodal ; c'est là la preuve que ce problème était d'une grande évidence, et l'esprit dans lequel l'article est écrit fait honneur au sentiment de justice de l'auteur. Dans ses *Souvenirs*, Charles Nodier se vante aussi de cet article². Nous y lisons qu'il arrive chaque jour au gouvernement des plaintes des seigneurs contre les paysans, et des paysans contre les seigneurs, en matière de redevances féodales. Le gouverneur général avait écrit aux intendants de recourir à tous les moyens possibles de conciliation ; de rappeler aux seigneurs que ces paysans sont des hommes qui n'ont pas seulement des devoirs, mais aussi des droits ; enfin, d'éclairer ces hommes sur la volonté du gouvernement et la nécessité de ne pas se faire justice eux-mêmes. Les uns et les autres ont la voie des tribunaux et peuvent s'adresser directement au gouverneur général pour recourir contre le jugement. Quelques paysans, qui avaient refusé de payer ces redevances, y ont été contraints, et ceux qui, à cette occasion, avaient cherché à exciter des soulèvements ont été arrêtés. Mais, comme ils n'étaient qu'égarés, le gouverneur général les a fait mettre en liberté après leur soumission sans réserve aux lois.

¹ R. Maixner, *Ch. Nodier i Ilirija* (Ch. Nodier et l'Illyrie), p. 8.

² Ch. Nodier, *Souvenirs de la Révolution et de l'Empire*, II, pp. 312-315.

Ces conseils bienveillants ne paraissent pas avoir eu beaucoup de succès. Au retour des Autrichiens, il y eut de nouvelles inquiétudes, des rébellions de sujets. Aussi, le 19 novembre 1813, le baron Lattermann, gouverneur provisoire, prescrivit-il que les ordonnances françaises à ce sujet fussent provisoirement maintenues ¹.

B. — La sylviculture

Par comparaison avec l'agriculture, l'administration illyrienne s'est beaucoup plus activement occupée de la sylviculture, ce qui s'explique peut-être par le fait qu'elle devint elle-même propriétaire de grandes forêts d'État, surtout en Carinthie et en Croatie, les provinces les plus riches d'Illyrie à cet égard. Mais il est regrettable que les archives soient très incomplètes pour cette partie de l'administration et que le tableau de la situation des forêts illyriennes doive rester nécessairement très sommaire.

Le gouvernement illyrien avait deux tâches à remplir : d'abord, organiser l'administration forestière, puis régler l'exploitation des bois. Si la première tâche ne présentait pas de grandes difficultés, à l'exception de la lutte contre les délits forestiers, la seconde n'était point facile : l'exploitation d'un certain nombre de forêts était presque impossible en raison du manque de voies de communication ; là où il y en avait, elles se trouvaient en mauvais état ; enfin, et surtout, la stagnation de l'industrie et la cessation de la navigation faisaient tellement baisser le prix du bois que l'exploitation ne donnait point de revenus. Si telle était la situation des grandes forêts appartenant à l'État, il n'y a pas lieu de présumer que celle des autres fût différente. En somme, la richesse des forêts illyriennes était un capital mort.

Le 23 mars 1810, Alphonse La Devese fut nommé inspecteur général des forêts illyriennes ², et par un arrêté de Marmont, du 5 juin ³, la première organisation forestière fut constituée : 1 conservateur général, 2 inspecteurs de 1^{re} et 2 de 2^e classe, 9 sous-inspecteurs, ainsi que gardes généraux et particuliers. La conservation des forêts des 6 régiments de la Croatie militaire devait également faire partie des attributions du conservateur général. L'arrêté du 9 août ⁴ affranchit les forêts illyriennes d'État de toute contribution. Le gouverneur général nomma des

¹ AML, 14, n° 11.

² AGL, 1810. Dossier personnel détruit.

³ LZ, 1810, 29.

⁴ APL, 49.

fonctionnaires provisoires, et demanda à l'administration française des sous-inspecteurs et des gardes sachant l'allemand et le français. On ne pouvait trouver de ces gens que sur la rive gauche du Rhin. Ainsi, en octobre, Gaudin envoya Barrant, sous-inspecteur à Spaa, avec quelques agents, pour dresser un projet d'organisation ¹. Mais le décret du 15 avril 1811 (article 164) maintint encore provisoirement l'organisation du 5 juin.

Ce n'est que par l'arrêté du 24 juillet ² que fut établie l'organisation forestière définitive. Elle comptait trois conservations : une à Ljubljana pour la Carniole, la Carinthie et l'Istrie ; une à Karlovac pour la Croatie civile, Rijeka et les îles du Kvarner ; et une à Rijeka pour la Dalmatie et Dubrovnik. En fait de documents, nous n'avons que ceux de la première conservation. Les dépenses annuelles pour celle-ci étaient de 108.400 francs, pour les deux autres de 80.000 francs, ce qui dépassait tous les revenus des forêts illyriennes, même dans l'hypothèse de la meilleure administration possible. Les forêts elles-mêmes étaient divisées en trois classes : forêts impériales, séquestrées et communales ; car, pour couvrir les dépenses, La Devese, en 1810, avait séquestré plusieurs forêts communales et particulières. Les revenus venaient de la vente au détail (à des tarifs fixés d'après les prix en usage dans les contrats privés) et du montant assez considérable des amendes. Mais il n'y a aucune indication sur les revenus d'ensemble des forêts.

Les divers droits d'usage, de pâturage, de pacage, etc., des communes et des particuliers donnaient fort à faire à l'administration forestière. Tout au début, le 7 septembre 1809, Napoléon avait, de Schönbrunn, donné aux pauvres la permission ³ de couper du bois pour l'hiver dans les forêts impériales. Mais bientôt ces forêts devinrent siennes et, dès le 23 octobre, l'intendant Fargues prit des mesures pour que cette permission ne nuisît pas aux bois d'Idrija, promettant d'en prendre d'autres encore pour les autres forêts ⁴. Enfin, le 4 décembre, la permission fut révoquée ⁵. Le premier acte de La Devese fut un avis sur les jeunes plantations d'arbres et de semis, du 15 juin 1810 ⁶. Pour les conserver, il fut rigoureusement interdit à tout particulier d'introduire des chèvres et des brebis dans l'enceinte des forêts impé-

¹ AN, AFIV, 1294, p. 13.

² A. Dimitz, *Beiträge zur Geschichte des Verwaltungswesens...*, pp. 25-29.

³ LZ, 1809, 93.

⁴ AGL, 1809.

⁵ AML, 27, n° 14.

⁶ LZ, 1810, 29.

riales. Les animaux qui s'y trouveraient seraient tués et confisqués au profit du garde, et le propriétaire frappé d'une amende. La conservation forestière assignerait quelques endroits où chaque particulier pourrait faire paître ses animaux, moyennant une légère redevance et sous condition d'un permis de la conservation, indiquant leur nombre. Le 22 juillet 1811, un avis de l'intendant de la Carniole, Baselli ¹, invita tous ceux qui croyaient avoir des droits dans les forêts impériales à déposer leurs titres aux intendances ou aux subdélégations dans les trois mois. Ceux qui les auraient perdus devraient prouver qu'ils jouissaient de ces droits de temps immémorial ou depuis un certain nombre d'années. Le 27 septembre 1812, Bertrand fixa ² le tarif des amendes pour délits dans les forêts impériales, communales et publiques. Et, le 10 juin 1813, Junot fit encore une fois ³ paraître un arrêté par lequel tous les particuliers ou les communes en question devraient produire leurs titres dans les 3 mois. Ceux dont les droits étaient déjà reconnus et fixés par les conseils d'intendance seraient dispensés de cette formalité. Ces conseils avaient à vérifier les titres jusqu'au 1^{er} janvier 1814. Tous les droits dans les forêts ne pourraient s'exercer que sous la surveillance des agents forestiers.

On voit par la date de cette dernière décision que la question des droits concernant les forêts ne fut jamais résolue en Illyrie. Il y eut beaucoup de procès entre communes pour droits de coupe et de pâturage dans les diverses forêts ⁴, et une foule de délits dans les forêts impériales : les registres des tribunaux, surtout à Karlovac, Ljubljana et Beljak, en sont encombrés ⁵, en dépit des amendes considérables. Chabrol écrivit encore, le 11 mai 1813, à l'intendant Des Mallets ⁶, à propos des habitants de Bistrica qui prétendaient que quelques forêts leur appartenaient de temps immémorial et qui ne permettaient pas aux agents forestiers de leur assigner le bois. Il ajoutait que si on le permettait, on retomberait dans la confusion de l'ancienne administration, à laquelle on devait attribuer l'état de dévastation des forêts illyriennes.

Il est intéressant de constater que les jugements postérieurs

¹ TO, 1811, 59

² AML, 1, n° 102.

³ TO, 1813, 51.

⁴ AGG, G, 780.

⁵ AEZ, plusieurs actes. K. Maister, *Osttirol unter französisch-illyrischer Herrschaft*, p. 82.

⁶ AML, 5, n° 17.

de certains spécialistes ¹ sont unanimes à constater que l'administration forestière était bonne en soi, mais mal exécutée : les fonctionnaires manquaient de connaissances spéciales ; il y avait peu ou pas d'inspections et, par suite, les habitants des régions forestières causaient beaucoup de dégâts.

Il nous reste à traiter de l'utilisation des bois illyriens qui était triple : consommation par les mines et les usines, fabrication de charbon et de potasse, et constructions maritimes. Ces divers emplois sont déjà prévus, le 19 juin 1810 ², dans la liste des bois qu'il était permis d'exporter et de ceux dont la sortie était prohibée. Dans le premier groupe figuraient : bois de construction, bois de mâture d'un diamètre inférieur à un pied (à 0 m. 325), et bois de combustion. Dans le second groupe : bois de chêne, bois de mâture au-dessus d'un pied (à 0 m. 325), et tous les bois pour affûts. Nous lisons de même dans le rapport précité de Chabrol, du 28 novembre ³ : « Des bois immenses couvrent une grande partie du sol des Provinces Illyriennes, principalement en Carniole, Croatie et Carinthie, on peut les évaluer à près de 800.000 hectares. Quelques-uns ont des communications avec des routes et rivières, mais la plus grande partie ne peut être dans le moment actuel que très difficilement exploitée. Les grosses usines de Carniole et de Carinthie en consommaient autrefois une partie ; le manque de débouchés et la stagnation du commerce ont diminué de beaucoup cette consommation. Les bois sont généralement à vil prix dans ces trois provinces ; la marine et les autres services publics peuvent y trouver des approvisionnements extrêmement avantageux ». Le décret organique du 15 avril 1811, dans ses articles 170, 171, 270 ⁴, décida également qu'on assurerait, à un prix favorisant l'industrie, les bois nécessaires à la consommation des mines et des usines ; que les bois propres à la marine seraient conservés soigneusement ; et que le ministre de la marine enverrait un ingénieur constructeur pour visiter ces bois et les faire transporter sur les lieux de construction.

Nous traiterons au chapitre suivant de la consommation des mines et des usines métallurgiques en Carinthie et en Carniole. L'excédent cette consommation était vendu aux enchères par l'administration ; les avis de La Devese dans la *Laibacher Zeitung*

¹ A. Dimitz, l. c. ; L. Dimitz, *Die forstliche Organisation...*, p. 294 ; Fr. K. Kesterčaneč, *Prilozi sa povijest šuma...* (Contributions à l'histoire des forêts.), pp. 323-324.

² APL, F₄.

³ AN, F¹⁰, 278, 1^{er} d.

⁴ P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 383-384

et au *Télégraphe Officiel* sont très nombreux. Il est regrettable qu'on ne sache pas le résultat de ces ventes ; mais on peut présumer, d'après ce que nous avons dit plus haut, que l'effet n'en était guère favorable. Le charbon et la potasse se fabriquaient surtout dans les forêts de la Croatie militaire, ainsi que nous le verrons plus loin.

Mais c'est surtout pour la marine que le gouvernement illyrien tirait le plus de profit des bois. Le 11 septembre 1811, de Chassenon, ancien intendant de Rijeka, envoya un mémoire très détaillé sur les bois de construction navale en Illyrie ¹. Il disait avoir appris que la marine sicilienne s'approvisionnait de ces bois à si bon compte, qu'elle achetait non seulement pour elle-même, mais aussi pour revendre aux Anglais. Les forêts s'étendant sur le Velebit, qui sépare la Croatie de la Dalmatie, sont des forêts vierges, et ont des chênes superbes, comme il n'y en a pas en France, de magnifiques sapins, propres à la mûture, des hêtres, des frênes, des ormes et des pins. Elles avaient été conservées par l'Autriche, faute de voies de communication. Chassenon passe en revue les diverses forêts des régiments croates, et il conclut qu'il faudrait construire les routes qui rendraient ces forêts accessibles, établir des dépôts et mettre en activité les chantiers de Kraljevica, un des plus beaux ports de construction de l'Europe et des mieux défendus contre les tentatives ennemies et les ouragans. Un décret du 14 novembre 1811 ² décida aussi que les bois appartenant à l'Italie, en Illyrie (en Istrie), et destinés aux travaux de Venise, seraient exempts du droit de sortie. Mais ni la marine illyrienne, ni la marine italienne n'étaient très fortes : ces débouchés ne répondirent pas non plus à l'espoir qu'ils avaient éveillé.

3. *Les mines et l'industrie*

L'Illyrie était riche en mines et pauvre en industries, à l'exception toutefois de l'industrie métallurgique, laquelle est trop étroitement liée au sort des mines pour qu'on ne la traite pas en même temps que celles-ci.

A. — Les mines et l'industrie métallurgique.

Les plus importantes mines et usines illyriennes se trouvaient en Carinthie et en Carniole, quelques-unes de moindre importance

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 1^{er} d.

² AN, AF^{IV}, pl. 4723, 2.

en Istrie et en Croatie. Si celles des trois dernières provinces appartenaient, pour la plupart, à des particuliers, celles de la Carinthie étaient, pour les deux tiers, propriétés de l'État. Malgré ce fait, l'administration française ne commença à s'en occuper sérieusement que plusieurs mois après la cession, ce qui eut, comme nous le verrons, des conséquences fâcheuses.

Trois ingénieurs français furent envoyés pour la direction des mines illyriennes : d'abord Gallois ¹, envoyé le 21 mars 1810, en mission dans les Provinces Illyriennes, devint, le 29 juin, ingénieur en chef des mines de l'Illyrie ; plus tard, Leboullenger et Lemaire, ingénieurs ordinaires de 2^e classe, destinés, le 16 octobre, aux mines d'Idrija. C'est de leurs rapports et de leur correspondance, en partie avec le gouvernement illyrien et particulièrement avec le directeur général des mines à Paris, le comte Laumond, que résultera le tableau de la situation, jusqu'à présent peu étudiée, des mines et des usines illyriennes, non seulement de l'État, mais aussi des particuliers. A côté de ces trois personnages il subsistait une partie du personnel indigène, que nous rencontrerons plus tard.

Sur la personnalité de Gallois, Pellenc ² dit, dans sa caractéristique des fonctionnaires illyriens ³, qu'il passe généralement pour un savant distingué et pour un homme de mérite. Il y a toutefois quelques erreurs dans ses rapports sur les mines de Carniole et de Carinthie, où se trouvent introduits des observations administratives, des vues générales et même des conseils dont les propriétaires se plaignent, et qui, peut-être, ont contribué à faire prendre aux autorités quelques fausses mesures. Mais tout le monde vante avec raison son esprit d'ordre, son activité et sa probité comme directeur d'Idrija, dont il eut plus tard la charge. En août et septembre 1810, Gallois entreprit une tournée où il visita les mines de plomb de Bleiberg et de Rajbelj, les fonderies de zinc de Greifenburg, Grosskirchheim et Lainach, et la fonderie de laiton de Lienz, en Carinthie ; puis les forges nouvellement établies de Trgova près de Kostajnica, les anciennes mines de cuivre

¹ Louis Georges Gabriel Gallois de la Chapelle. Né en 1775 à Saint-Léonard, département du Bas-Rhin, nommé ingénieur des mines en 1799, envoyé en mission dans l'île d'Elbe de 1804 à 1808, puis en Ligurie de 1808 à 1810 ; de 1810 à 1813, en mission dans les Provinces Illyriennes ; à partir de 1814, en service dans le département de la Loire.

² Jean Joachim Pellenc. Ancien secrétaire de Mirabeau, émigré à Londres et à Vienne, en 1809, rayé par Napoléon de la liste des émigrés, nommé secrétaire-interprète des relations extérieures et censeur chargé de l'examen des écrits politiques de l'étranger ; agent de la police secrète, chargé en 1811 d'une enquête discrète sur les fonctionnaires de l'administration illyrienne.

³ AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 37.

argentifère abandonnées sur la frontière turque dans la région du 6^e régiment, les mines de cuivre exploitées de Samobor, et quelques autres forges et mines abandonnées dans la Croatie civile. Cinq caisses de minéraux accompagnaient ses rapports au Conseil des mines à Paris ¹.

Mais il n'est pas possible de traiter en bloc des mines des diverses provinces de l'Illyrie. Celles-ci, d'après la nature du minerai exploité aussi bien que d'après leur régime juridique et leur évolution, forment trois groupes très distincts : les mines de plomb et les fonderies de zinc d'État de la Carinthie ; les mines de fer et les usines particulières de la Carniole ; la mine de mercure d'État d'Idrija qui reçut dans l'administration une place tout à fait à part, bien qu'appartenant géographiquement à la Carniole, parce que Napoléon plaçait en elle de grandes espérances. Les établissements de la Croatie et de l'Istrie ne forment pas un groupe séparé, mais peuvent être réunis à celui de la Carniole. Nous commencerons par Idrija, dont le développement diffère fortement de celui des deux autres groupes.

α. Idrija

Idrija, la plus importante des mines de mercure d'Europe, propriété de l'État, occupait sous l'Autriche une place extrêmement privilégiée. Gallois fait l'éloge du régime autrichien ² ; la célébrité de la mine est due à son régime. L'administration en était un gouvernement à part. Les produits en étaient exempts de tout droit de douane et avaient un acheteur sûr dans les mines espagnoles de l'Amérique du Sud. Les mineurs étaient exemptés de la conscription et approvisionnés par l'administration au prix coûtant, le pays étant peu propre à la végétation et suffisant à peine à la consommation de la dixième partie des habitants. Les habitants de la seigneurie d'Idrija étaient exempts de tout impôt et de toute corvée, et leur seule obligation était de transporter les produits à un prix fixé par l'administration. La mine possédait encore un magasin à Ljubljana, un comptoir à Sisak pour l'achat des blés nécessaires, une mine de houille et une verrerie à Zagorje.

Quant à sa production, une statistique ³ donne pour les années 1807, 1808, 1809 les chiffres suivants (en quintaux de Vienne à 56 kg. et en livres à 0.56 kg.) :

¹ AN, ++F 111229 (dossier Gallois), 20 août, 20 septembre 1810. Voir pour ces mines et toutes les suivantes, carte I.

² AN, F¹⁴, 1043, 3^e d., 15 février 1811.

³ AE, Autriche 45, n^o 80. La même statistique, mais seulement pour 1809, AN, F¹⁴, 1043, 1^{er} d., n^o 7.

Mercure : 3.431-65 1/2, 3.812-11 1/4, 3.482-27 ;

Vermillon : 692, 416-50, 444-29 1/2 ;

Sublimé doux : 18-26, 12-37, 4-90 ;

Cinabre : 294-5, 275-5, 183-30 ;

Sublimé corrosif : 136-85, 547-12 3/4, 240-33 ;

Précipité : 123-24 1/2, 56-81 1/2, 18-38.

Nombre des mineurs : 929, 942, 725.

Marmont évalue¹ la valeur globale des produits annuels à 1.500.000 francs et le revenu net annuel à 500.000 francs ; et Gallois décrit Idrijā² comme ayant 1.200 ouvriers, 600 retraités, 300 apprentis, 7.000 habitants, 12 lieues carrées de forêts, des bâtiments, des constructions, annuellement un produit brut en mercure de près de 2 millions et un revenu net de 600.000 à 700.000 francs.

Telle était la situation avant la cession.

La situation, pendant la guerre, fut des plus troubles. Dès avril, tous les produits avaient été envoyés au magasin de Ljubljana, puis à Vienne. Les troupes françaises occupèrent Idrija en mai, et le domaine extraordinaire s'occupa provisoirement de son administration. Louis Toulon, chargé de la direction provisoire, eut peu de succès : le 17 octobre, il fut même un moment prisonnier d'une insurrection de paysans, d'ailleurs vite calmée par les employés. Finalement il fut rappelé³.

À la cession, la mine se trouvait dans un état déplorable : les ouvriers et les employés n'étaient pas payés depuis mai ; il y avait un arriéré de 72.311 fl. ; le blé manquait, et les voituriers ne voulaient plus travailler. L'ancien directeur de l'établissement Leopold von Passetzky, provisoirement directeur, demanda du secours à Dauchy. Celui-ci envoya, le 17 novembre, 30.000 fl. en papier ; mais ils étaient tellement endommagés qu'il était impossible de les employer aux paiements. Enfin, le 13 décembre, l'administrateur du magasin de Ljubljana, Alborghetti, reçut de Dauchy 150.000 fl. pour acheter du blé à Sisak et 79.000 fl. pour les salaires. La vente des produits ne devait s'effectuer qu'avec la permission de Dauchy. La première eut lieu le 20 novembre ; les paiements devaient se faire en argent sonnante ou en lettres de change à courte échéance, d'après les prix fixés comme suit : pour un quintal de mercure, 167 fl. ; de cinabre en morceaux, 175 fl. ; de cinabre en poussière, 180 fl. ; de sublimé corrosif, 200 fl. ;

¹ Marmont, *Mémoires*, III, p. 438.

² AN, ++ F 111229 (dossier Gallois).

³ A. Dimitz, *Die Correspondenz des Grafen Fargues...* : plusieurs lettres.

de sublimé doux, 270 fl. ; de précipité, 225 fl. ¹. L'arrêté de Dauchy du 6 décembre ², prohibant l'exportation de plusieurs métaux, permit l'exportation libre des produits d'Idrija et de Zagorje.

Mais tout cela n'était que provisoire. Le 1^{er} janvier 1810, la situation d'Idrija fut changée dans un sens très favorable. Napoléon, croyant, d'après la renommée de cette mine, pouvoir en tirer de grands profits, la donna en dotation à l'Ordre des Trois toisons d'or ³ qui, à vrai dire, n'existait qu'en projet, et, point principal, chargea le domaine extraordinaire de l'achat de ses produits. Par ce fait, Idrija échappa au sort des autres mines illyriennes ; elle n'eut à souffrir de manque d'argent qu'en 1809 ; à dater de 1810, elle eut toujours les avances nécessaires, resta en pleine activité, et n'eut pas à s'occuper de la vente de ses produits, se déchargeant de ces difficultés sur le domaine extraordinaire. Le 1^{er} janvier, un nouveau tarif des salaires et des voitures entra aussi en activité ; le domaine extraordinaire payait alors le quintal de mercure 130 fl. et celui de cinabre 140 fl., envoyant cet argent, de Venise, par des voitures qu'on devait faire escorter ⁴.

Au cours de cette même année, les anciens fonctionnaires autrichiens s'en allèrent en partie et furent remplacés par des Français. Le personnel de la mine comprenait en 1810 ⁵ : 6 membres du conseil d'administration, 28 employés de l'administration, 337 ouvriers de la mine, dont 160 mineurs, 29 employés aux machines des puits, 55 ouvriers des bocards et des laveries, 16 de la forge, 14 de la distillerie des mines, 22 de la fabrique, 35 de la poterie, de la tannerie et de la tuilerie, — en tout 542 personnes.

Napoléon ne cessa pas de s'intéresser spécialement à Idrija. Il écrivait, le 10 octobre, au comte Defermon, intendant général du domaine extraordinaire ⁶, de voir le grand chancelier de la légion d'honneur pour faire des marchés à prix raisonnable, d'envoyer de Venise 300.000 francs à Idrija pour mettre les dépenses au courant, d'emmagasiner le mercure acheté à Trieste, et d'acheter aussi le mercure que le gouvernement illyrien avait reçu en échange d'avances faites à l'administration. Ainsi, Napoléon disposait de 2.000 quintaux à peu près, dont il voulait ordonner la vente quand il lui conviendrait de les mettre en circulation, pour en maintenir ou en augmenter le prix.

¹ *Bergdirektion Idria, Die 3^e Okkupation Idrias...*, V, pp. 236-242.

² O. Gratzy, *Beiträge zur Geschichte Krains...*, pp. 207-208.

³ Ordre militaire institué le 15 avril 1809 par Napoléon, mais dans lequel aucune nomination ne fut faite, et qui finalement fut aboli en 1813.

⁴ *Bergdirektion Idria, Die 3^e Okkupation Idrias...*, V, p. 242.

⁵ AN. F¹⁴, 1043, 1^{er} d., 6.

⁶ *Correspondance*, XXI, n° 17029.

Il n'est pas surprenant que le gouvernement illyrien s'opposât à laisser échapper ce patrimoine, réputé si riche. Marmont visita Idrija et en réclama l'administration pour les Provinces Illyriennes, sauf à livrer annuellement une quantité déterminée de mercure à l'Ordre des Trois toisons¹. Mais Napoléon ne le voulait pas. Il écrivit, le 13 octobre, au comte Defermon², que les affaires entre le gouvernement illyrien et le domaine extraordinaire eussent à finir. Idrija appartenait entièrement au domaine depuis la conquête jusqu'à la cession aux Trois toisons et ne dépendait aucunement du gouvernement illyrien. Les 1.583 quintaux reçus du gouvernement illyrien devront être remis au domaine contre un remboursement des avances. Le domaine peut garder le mercure longtemps. On aura maintenant 2.815 quintaux de mercure, 358 quintaux de cinabre, etc., on devra payer pour le mercure 970.000 francs, pour les autres produits 160.000 francs, en tout 1.130.000 francs. Là-dessus, il faudra envoyer 300.000 francs d'avances à la mine et rembourser le gouvernement illyrien ; le reste sera partagé entre le domaine extraordinaire et l'Ordre. A Defermon qui disait que la mine ne rendrait pas 500.000 francs, Napoléon répondit : « J'ai donné la mine aux Trois toisons, elle rendra ce qu'elle rendra. »

A Idrija, le régime autrichien était encore maintenu. Il fallait préparer la nouvelle organisation. Le 10 octobre, Napoléon envoya en mission le général comte de Lauriston, lui donnant dans ses instructions³, comme but principal, d'aller à Idrija, d'y étudier l'administration et de préparer un nouveau règlement. Lauriston rapporta, le 3 décembre, à Napoléon⁴ qu'il avait communiqué le projet de règlement au grand chancelier des Trois toisons, faisant, lui aussi, comme Gallois, l'éloge de l'administration autrichienne. En effet, les changements du nouveau règlement ne furent pas considérables, car l'administration française d'Idrija ne différait pas essentiellement de l'administration autrichienne, sauf en ce qui concerne l'exemption d'impôts et de la conscription, double privilège qui assurait jusqu'alors à Idrija une position si particulière, et qui ne fut pas maintenu.

Nommé le 23 mars 1811 directeur général d'Idrija, Gallois fut installé le 9 mai. Dans son discours d'installation, il présenta le nouveau règlement, fondé sur l'ancien, qui avait contribué à la

¹ Marmont, *Mémoires*, III, pp. 438-439.

² *Correspondance*, XXI, n° 17044.

³ *Correspondance*, XXI, n° 17031.

⁴ AN, A1^{IV}, 1713, 5^e d.

prospérité de l'établissement plus que la richesse même des produits, et sur l'expérience postérieure. Gallois, contraint de renoncer à sa mission dans les autres provinces, ce dont il se plaignit à cause de la perte de ses appointements comme ingénieur en chef, devint encore, par arrêté du 19 septembre 1812¹, maire d'Idrija, fonction qu'il conserva jusqu'à l'abandon de l'Illyrie. Lemaire et Leboullenger partirent alors pour d'autres missions. Le 9 mai 1811 aussi, Andry d'Auberton² fut installé comme commissaire de l'Ordre des Trois toisons et contrôleur des comptes de la mine. Entre autres étaient membres du conseil : de Krampelfeld, ingénieur géomètre, et Paysée ; Wagner était le directeur de la verrerie affiliée de Zagorje³.

La nouvelle administration pouvait travailler tranquillement sans embarras financier. Le jour même de son installation, Gallois écrivit confidentiellement à Laumond⁴ qu'Idrija avait reçu tout récemment 85.000 francs et que l'Empereur venait de lui accorder un crédit d'un million, payable de trois en trois mois. Aussi, Napoléon écrivait-il, le 24 juin, à Bertrand⁵ que les mines d'Idrija devaient prospérer, puisque le domaine extraordinaire leur faisait les avances nécessaires ; il ajouta aussi qu'il ne verrait pas d'inconvénient à faire donner, par le domaine extraordinaire, de semblables secours aux autres mines qui en auraient besoin, ce que Gallois avait souhaité, mais en échange de produits et à un prix raisonnable. Quand Bertrand, en juillet, visita Idrija, il trouva la mine en grande activité. Mais quand il s'informa des désirs des habitants, on lui parla de l'exemption de l'impôt et de la conscription, c'est-à-dire du privilège perdu. Bertrand répondit que ces deux institutions étaient les bases de l'Empire et qu'on ne pouvait proposer de les supprimer, mais que les mineurs pourraient en régler la répartition et choisir eux-mêmes les conscrits⁶.

Le 1^{er} octobre⁷ l'administration mit en vente des peaux, de la laine et de la colle forte, objets qui provenaient de l'emballage du mercure. Elle essaya aussi d'employer autrement ces déchets : en faisant du coutil pour les sacs de blé, avec les vieilles cordes, mais c'était trop coûteux. De même, elle commença à fabriquer des draps avec la laine des peaux au lieu de la vendre, mais ce travail fut également délaissé comme trop onéreux. Quant à de

¹ APL, 44.

² Dossier personnel détruit.

³ AN, AFIV, 1713, 1^{er} d. : plusieurs actes.

⁴ AN, AFVI, 1713, 5^e d.

⁵ *Correspondance*, XXII, n^o 17851.

⁶ AN, AFIV, 1713, 6^e d., 1^{er} août 1811.

⁷ TO, 1811, 75.

nouveaux travaux, une écluse, nommée Andréossy, fut construite en juin 1812¹. Aucun des autres travaux ne fut soumis à des changements. Un décret du 20 juin 1812², qui autorisa le transport des produits d'Idrija de Trieste à Venise, était dicté par la probabilité, chaque jour plus grande, de la guerre. L'inspecteur divisionnaire des mines, Héron de Villefosse, visita Idrija en avril 1813, et fut content de son administration : il jugea totalement dépourvues de fondement les plaintes dirigées contre le directeur Gallois et toute l'administration par Best, contrôleur des comptes, dont la liste portait 35 griefs, et leur auteur fut écarté³.

Si l'administration n'éprouvait presque point de difficultés, tous les soucis de la vente des produits, par contre, incombaient au domaine extraordinaire, et ce n'était pas chose facile. Gaudin exprime, dès le début de 1811, ses doutes sur les succès des ventes⁴. Il y a dans les magasins 1.866 quintaux de mercure, de cinabre, etc., et on a pris toutes les mesures pour en assurer la vente à Trieste, en Italie et en France ; ils devraient, d'après les tarifs, rapporter 800.000 francs ; mais on doute de pouvoir accomplir cette réalisation. Le commerce d'Espagne s'élevait annuellement à 3.000 quintaux, et aujourd'hui, ses achats sont nuls. Avant la cession, l'Autriche a encore fait transporter 12.000 quintaux à Vienne, et de là à Amsterdam, Hambourg, Lübeck, Francfort et Nuremberg. Il faudrait, pour assurer un débit, ordonner la prohibition du transit au-delà de la ligne des douanes françaises, comme on l'a déjà fait en Italie. Le 20 août, un décret⁵ autorisa l'intendant général du domaine extraordinaire à mettre ces produits en vente, à Trieste. Le prix minimum, pour la consommation intérieure, était fixé par quintal de Vienne (à 56 kg.) : mercure 386,94 frs, cinabre 387,50, sublimé corrosif 440,39, sublimé doux 595,98, précipité rouge 495,34, vermillon 397,32 ; pour les capitaines et les armateurs des bâtiments expédiés sous licences, il s'élèverait respectivement à : 425,70, 446,34, 491,64, 701,44, 575,34, 510,84. Mais, l'année suivante, la vente ne fut pas plus favorable, à en juger d'après un rapport fait par Laumond, en octobre 1812⁶, et que l'alarme causée par un savant italien avait provoqué.

Carmine Lippi, membre de l'Académie des sciences, à Naples,

¹ *Bergdirektion Idria, Die 3^e Okkupation Idrias*, VII, pp. 238-239.

² AFV, F (Akten aufgelassener Lokal-Montanbehörden und Montanwerke).

³ AN, AFIV, 1713, 5^e d.

⁴ AN, AFIV, pl. 4537, 3.

⁵ AN, AFIV, pl. 5346, 83.

⁶ AN, F¹⁴, 1043, 2^e d., plusieurs pièces.

avait en effet adressé à Napoléon, le 3 novembre 1811, un mémoire sur les mines d'Illyrie, dont il louait la richesse, tout en prétendant qu'elles tombaient en décadence et en oubli. Il appelait Idrija la plus riche et la plus vaste mine du monde entier qui, dans le passé, fournissait de mercure les mines du Mexique, du Pérou et du Brésil, pour l'amalgame de l'or et de l'argent. Mais cette mine, dit-il, est abandonnée depuis 1806, par suite d'un grand incendie qu'on ne put éteindre qu'en déversant la rivière de l'Idrijca dans la mine, ce qui en acheva la ruine, puisqu'elle restait inondée.

Montalivet ayant demandé des renseignements, Laumond pouvait, sur ce point, le rassurer complètement : l'auteur du mémoire était assez mal informé ; l'exploitation avait été reprise bientôt après cet incendie de 1806 et, à présent, près de 1.200 ouvriers étaient employés à l'exploitation. Mais Laumond ajoute une remarque très intéressante. Idrija a été donnée aux Trois toisons avec un revenu présumé de 500.000 francs. Cependant, il est difficile de se procurer la totalité du revenu net, surtout tant que durera la guerre maritime, la plus grande partie des produits passant autrefois dans les possessions espagnoles pour l'exploitation des mines d'argent. Ce débouché est suspendu par « l'effet des circonstances », et cet état de choses porterait un préjudice peut-être irréparable à cet établissement, si, faute de la vente de ses produits, il était forcé de les tenir dans ses magasins ; mais l'Empereur a suppléé à cet état de stagnation en faisant acheter les mercures fabriqués par son domaine extraordinaire. Cette mesure offre les moyens de maintenir à l'établissement une activité profitable, quoique moins productive qu'elle ne le serait si les transactions commerciales étaient libres.

Ce que Laumond appelle d'un euphémisme « les circonstances », ce n'était rien de moins que le blocus continental qui privait Idrija de son débouché accoutumé. Ainsi, ses produits s'accumulaient-ils dans les magasins du domaine extraordinaire ; il ne s'était pas trouvé d'acheteurs jusqu'au 9 juillet 1813, date à laquelle Napoléon écrit, de Dresde, à Eugène ¹, qu'il a à Venise 5 à 6 millions de mercure, et lui laisse carte blanche pour vendre ce mercure et faire rentrer l'argent dont il a besoin ; il ajoute : « Je crains que le comte Defermon m'empêche de le vendre parce qu'il tient le prix trop haut. Cela me fait perdre des fonds et leurs intérêts depuis plusieurs années. »

Nous avons vu qu'Idrija était toujours en pleine activité.

¹ *Correspondance*, XXV, n° 20259.

Mais quant à la production proprement dite de ces années, nous n'en savons presque rien. Les pièces des archives d'Idrija ne sont, pour la plupart, qu'administratives. Les documents se trouvaient sans doute dans les archives emportées à la retraite de 1813 et apparemment perdues. Héron de Villefosse, dont l'inspection d'Idrija a été déjà mentionnée, dit, dans son ouvrage sur *La richesse minérale* (paru en 1822), que les produits d'Idrija s'élevaient en 1812 à 4.832 quintaux et en 1813 à environ 5.000 quintaux de mercure, et que l'établissement comptait 750 ouvriers des mines et 310 des bois ¹. P. Hitzinger, le monographe postérieur d'Idrija, rapporte dans son esquisse de 1860 ² que, d'après la tradition orale, la production de ces années était plus forte que celle des années antérieures, même trop forte pour la mine, car elle s'élevait jusqu'à 12.000 quintaux annuellement. Une étude récente de la direction de la mine d'Idrija ³ aboutit également à la conclusion que, sous le régime de l'époque illyrienne, la mine a été exploitée à outrance.

Dans les tout derniers jours de l'Illyrie, Idrija devait subir encore un changement de propriétaire: par décret du 27 septembre 1813, elle était remise à l'administration de la Légion d'honneur, à laquelle passaient les biens appartenant à l'Ordre des Trois toisons. Gallois se trouva ainsi sous les ordres du comte Lacépède, alors grand chancelier et grand trésorier de la Légion ⁴.

Mais il fallait déjà préparer la retraite. Dès le 28 septembre, Gallois ordonna l'envoi de 444 quintaux de mercure et de 110 quintaux de cinabre à Gorica (ces minéraux restèrent cependant à Idrija), et lui-même quitta la mine le 29, partant avec les autres fonctionnaires et les archives, par Gorica, pour Trévisé ⁵. Néanmoins près de deux millions de produits d'Idrija furent sauvés et transportés à Venise par les soins du consul Segnier, de Trieste ⁶.

Le 1^{er} octobre, les Autrichiens étaient à Idrija. Ils y trouvèrent des matériaux ayant une valeur de 113.483 fl., auxquels faisaient face des arriérés de paiements de 26.409 fl. Le blé manquait. Durant les quatre premiers mois de la réoccupation autrichienne, la disette et les maladies régnèrent à Idrija. Puis, lentement, la situation s'améliora ⁷. Un autre aspect de la situation à la réoccu-

¹ *Bergdirektion Idria, Die 3^e Okkupation Idrias...*, VII, p. 237. Quelques fragments de statistique : AN F¹⁴, 1043, 1^{er} d. no. 5 ; et APL, F⁴.

² P. Hitzinger, *Das Quecksilber-Bergwerk Idria*, p. 64.

³ *Bergdirektion Idria, Die 3^e Okkupation Idrias...*, VIII, p. 57.

⁴ AN, ++ F 111229 (dossier Gallois).

⁵ *Bergdirektion Idria, Die 3^e Okkupation Idrias...*, VIII, p. 48.

⁶ AN, APLV, pl. 6701, 50, rapport.

⁷ *Bergdirektion Idria, Die 3^e Okkupation Idrias...*, VIII, p. 51.

pation apparaît dans une statistique envoyée par Gallois à Laumond ¹, laquelle porte sur les huit premiers mois de 1813 : les recettes, encaissées sur les crédits ouverts par le domaine extraordinaire, s'élevaient à 400.000 francs, les dépenses à 452.864,90, la valeur des produits livrés au domaine extraordinaire à 1.237.953,93. Le bénéfice net montait à 783.089,84. Il restait dû aux employés, retraités et ouvriers 71.303,28, les produits de magasin avaient une valeur de 231.309,90. Si on déduit les dettes, la perte des produits restés aux Autrichiens se réduit à 160.006,62. Ce sont les produits de la 2^e quinzaine d'août et de septembre qu'on ne pouvait plus faire expédier. Il restait des grains et des objets d'approvisionnement pour une valeur de 128.940,23. Malgré ces pertes, l'exploitation de huit mois laissait un bénéfice qui dépassait celui de 800.000 francs, estimé pour l'année entière. Il n'en est pas moins vrai que, en dépit de l'intérêt spécial que Napoléon avait porté à la mine, uniquement à cause du blocus continental, le bilan d'Idrija n'était actif qu'en apparence, passif en réalité : il n'y avait que déplacement de perte.

Il n'est que logique qu'après la disparition du grand obstacle Idrija se soit remise. En 1814, l'ambassadeur autrichien à Londres, le comte de Merveldt, pouvait rapporter ² qu'aucune mine de mercure n'était pour Idrija une concurrence dangereuse.

3. *Carinthie et Carniole.*

Dans le développement des mines de plomb de l'État de Carinthie, il y a plusieurs périodes bien distinctes. Tout d'abord, l'administration illyrienne ne s'occupa pas de ces mines jusqu'au printemps de 1810, d'où, comme premier mauvais résultat, un arriéré dans les paiements des ouvriers. Puis elle se renseigna, mais commit la faute de surtaxer ces mines, ou plutôt de fonder ses estimations sur la valeur qu'elles avaient eue sous l'Autriche, sous un régime privilégié dont elles avaient été privées sitôt après la cession. La troisième période est celle de la catastrophe consécutive au manque de débouchés (l'Autriche devait être le débouché naturel du plomb carinthien) et de la dépréciation qui en résultait, effets communs du blocus continental ; la vente du minerai devenait presque impossible, et les établissements allaient bientôt se voir forcés de cesser leurs travaux, faute des grandes avances dont ils avaient besoin pour pouvoir fonctionner ; mais le gouver-

¹ AN, F¹⁴, 1043, 1^{er} d., 4 décembre 1813.

² ACHV, Commerz Cammer, 58, Litorale, 8, ex dec. 1814.

nement illyrien n'avait pas de ressources assez grandes. Enfin, et c'est la dernière période, on s'aperçut de ces fautes. Des secours extraordinaires couvrirent les dettes arriérées, et les mines ainsi que les usines métallurgiques de la Carinthie furent confiées au domaine extraordinaire, qui disposait de fonds suffisants pour leur exploitation. Le domaine extraordinaire et le ministre de la guerre devaient acheter leurs produits, puisqu'il n'y avait pas d'autres acheteurs.

Les mines de fer privées de la Carniole participaient au pire inconvénient, au manque de débouchés et, d'autre part, elles avaient encore moins de secours à attendre que celles de l'État; aussi, pour la plupart, cessèrent-elles de travailler.

Pour l'industrie métallurgique, il en était autrement : c'est le manque de matières premières, cuivre et fer brut, causé également par le système continental, qui accablait les établissements de l'État et des particuliers. Des causes secondaires, fautes administratives, renchérissement du bois, coalition de spéculateurs, etc., aggravaient encore la situation. Pour la première période, nous n'avons que quelques mesures accidentelles et provisoires, mais qui laissent néanmoins entrevoir les embarras qui se préparent. La première est l'arrêté déjà cité de Dauchy, du 6 décembre 1809¹ : l'exportation de plomb, de fer, etc., était défendue en Autriche, mais permise en Italie. La réponse ne se fit pas attendre : le gouvernement autrichien prohiba l'importation du fer brut de la Basse-Carinthie en Haute-Carinthie², ce qui eut plus tard des conséquences très fâcheuses. Le 2 février 1810, l'intendant de la Moussaye accorda sur la demande de Pretner, directeur de Bleiberg, une augmentation de 40 % sur les salaires à partir du 1^{er} janvier, à prendre sur les produits d'une vente qu'il autorisa. Comme Bleiberg manquait d'argent, il envoya le 28 mars, 3.000 fl. et en annonça encore 4.000 pour le lendemain, tout en *Bancozettel*, en transmettant la promesse de Dauchy que le mois d'avril serait payé en argent, au taux d'avant 1806³. Rajbelj avait été prise en possession le 23 mars, et le trésor des Provinces Illyriennes paya à son administration une avance de 11.547 fl. (dont il exigea le remboursement le 29 décembre)³.

En août et septembre 1810, Gallois entreprit la tournée que nous avons déjà mentionnée, d'où il envoya des rapports très détaillés et, nous pouvons l'ajouter, très optimistes. Comme

¹ O. Gratzky, *Beiträge zur Geschichte Krains...*, pp. 207-208.

² AIV, 116/3, Kärnten.

³ AFV, F (Akten aufgelassener Lokal-Montanbehörden und Montanwerke).

le gouvernement illyrien, il nous faut ici entrer dans les détails, afin de pouvoir apprécier l'importance des mines et des usines métallurgiques de l'Illyrie en général, leur situation à la cession, et les changements qui allaient suivre. Nous nous occuperons d'abord du groupe de la Carinthie, puis de celui de la Carniole et des autres provinces.

Bleiberg ¹, entre la Drave et la Zilja, mine de plomb et de calamine, appartenant pour un cinquième au gouvernement et pour quatre cinquièmes à des actionnaires, était considérée comme la mine de plomb la plus importante de l'Europe. Elle possédait 36 fourneaux, et son produit annuel en plomb était de 34.000 quintaux de Vienne (à 56 kg.), dont 6.000 revenaient au gouvernement, et 28.000 aux actionnaires; sur ces derniers, le gouvernement percevait 7 1/2 % en nature ou 2.100 quintaux, de sorte qu'il restait aux actionnaires 25.900 quintaux. Le quintal de plomb se vendait alors de 18 à 20 florins, en moyenne 19, les frais de fabrication et d'administration étaient de 13 à 14 florins, le bénéfice de 5 florins. La valeur totale était donc de 646.000 florins ou 1.666.680 francs; le bénéfice de l'État, 76.200 florins ou 196.596 francs. En calamine, le produit annuel était de 5.000 quintaux, et réservé au gouvernement qui l'achetait à 1 fl. 15 kr., prix d'exploitation, puis le revendait au même prix aux fonderies impériales de zinc. Mais cette calamine était moins bonne que celle de Jaucken ou Rajbelj, car elle contenait un peu de plomb qui nuisait au laiton. La mine possédait des forêts, en partie détruites, et tirait, surtout de trois coupes, le bois nécessaire. Elle comptait 1.500 ouvriers, dont 300 occupés par le gouvernement; la direction en était composée de quatre membres, dont le directeur, Pretner, était qualifié par Gallois intelligent et très actif. La valeur totale de l'établissement était de 2.000.000 de francs, et les travaux préparatoires, nécessaires à l'exploitation, exigeaient 12.000 florins par mois. En août 1810, ils étaient déjà abandonnés.

La mine de calamine de Jaucken et les fonderies de zinc de Greifenburg, Grosskirchheim et Lainach ² étaient réunies sous une seule administration. Jaucken, sur la rive gauche de la Drave, appartenant pour deux neuvièmes au baron Charles de Lichtenstein, et pour le reste au gouvernement, possédait deux fourneaux, produisait annuellement 900 à 1.000 quintaux de calamine et occupait de 26 à 29 ouvriers ainsi qu'un chef-ouvrier. La mine n'avait pas de produit effectif, le bénéfice venait du zinc à la

¹ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d., rapport du 10 août 1810.

² AN, F¹⁴, 1043, 1^{er} d., rapport du 12 août 1810.

fonderie. Avec la calamine (oxyde de zinc) et le cuivre rouge, on fabriquait le laiton ou cuivre jaune, au moyen d'un nouveau procédé, employé en grand pour la première fois à Greifenburg, et à l'aide duquel on réduisait directement la calamine en zinc. Ce zinc passait pour être plus pur que celui d'Angleterre. L'auteur de ces inventions était Dillinger, alors conseiller des mines auprès de la Chambre aulique à Vienne, et sa découverte ne datait que de 12 à 13 ans. Greifenburg, dans la vallée de la Drave, possédait deux fonderies renfermant 18 fourneaux, qui pouvaient consommer annuellement 12.000 quintaux de calamine et produire en zinc 4.000 quintaux, c'est-à-dire 33 % ; mais Bleiberg, Rajbelj et Jaucken ensemble ne produisaient alors annuellement que 9.000 quintaux. Pour les bois, la fonderie avait trois contrats avec différents propriétaires. Elle occupait 112 ouvriers, sa direction comptait trois membres, et son directeur était Bohr. Grosskirchheim, fondée en 1798, située près de l'extrémité du Möllthal, contenait une fonderie de 6 fourneaux. Sa plus forte consommation avait été, en 1805, de 5.600 quintaux de calamine et 1.458 quintaux de zinc. Le bois qu'elle consommait provenait en majorité des forêts impériales. 71 ouvriers y travaillaient. Lainach, également dans le Möllthal, près des mines de cuivre d'Obervellach, fondée trois ans auparavant et non encore terminée, possédait 2 fourneaux achevés et 2 en construction. Elle aurait pu consommer 1.000 quintaux de calamine et 300 quintaux de zinc, mais il aurait fallu achever les fourneaux. Le nombre des employés et ouvriers était de 39. Les bois environnants appartenaient à l'État et étaient loués au comte Théodore Batthyány, propriétaire des mines de cuivre d'Obervellach.

Les trois fonderies ensemble possédaient 26 fourneaux, consumaient 18.000 quintaux de calamine et 5.800 quintaux de zinc, et occupaient 222 employés et ouvriers. La calamine produite annuellement par les mines était de 9.000 quintaux (Bleiberg : 5.000 ; Rajbelj : 3.000 ; Jaucken : 1.000) et ne suffisait pas pour les fonderies. Le bénéfice s'élevait par quintal de zinc (prix de fabrication 27 à 28 florins, de vente 35 à 36 florins) à 8 florins ; pour 3.000 quintaux à 24.000 florins ou 61.920 francs, ce qui donnait, moins la moyenne de 10 ans de travaux, 15.860 florins ou 40.919 francs, un bénéfice net de 8.140 florins ou 21.000 francs. Gallois estima que le seul inconvénient du procédé était la consommation considérable de combustible. Grosskirchheim était plus éloignée des mines, mais le bois y était à meilleur marché ; Lainach était la mieux placée, quant aux frais de main-d'œuvre et de bois.

La mine de plomb et de calamine de Rajbelj ¹, dans la vallée de la Ziljica, avait une position élevée, exposée aux pluies froides et aux neiges, et l'été n'y durait que 15 jours. Le gouvernement n'exploitait qu'un filon qui passait pour être inépuisable, le mieux réglé et le plus considérable de l'Europe. Il y avait aussi plusieurs gisements de galène (plomb sulfuré). D'autres parties de la mine étaient exploitées par Cyprien Strugel, propriétaire à Trbiž, et Maggauer. Mais l'intérieur de cette mine était négligé. Comme le beau filon s'enfonçait sous terre, l'exploitation devait se continuer par puits. Le niveau inférieur exigeait déjà des épuisements, qui se faisaient au moyen de pompes à mair. Il aurait fallu y construire une machine pour diminuer les frais. La mine possédait une fonderie de 7 fourneaux et trois forges ; le personnel comptait 7 employés de l'administration (le directeur était Hübner) et 434 ouvriers. Ces ouvriers, qui étaient en partie de Gorica et des États vénitiens, habitaient aux environs, sans leurs familles. Ils quittaient Rajbelj le samedi après-midi et revenaient le lundi soir. A Rajbelj le minerai était intimement mêlé avec de la blende et de la gangue calcaire et difficile à isoler, ce qui exigeait une plus grande consommation de bois. La production annuelle s'élevait à 6.000 quintaux de plomb et 3.000 quintaux de calamine ; un quintal de plomb valait 18 florins, un quintal de calamine (qui était de quatre espèces) en moyenne 3 florins ; après déduction des frais de fabrication, de 101.000 florins ou 260.580 francs, restait un bénéfice de 16.000 florins ou 41.280 francs, ce qui était moitié moins qu'à Bleiberg et prouvait que Rajbelj était moins favorablement placée. Le transport du bois nécessaire, pris dans trois coupes, se faisait en partie par flottage.

La fonderie et la manufacture impériales de laiton de Lienz ² appartenaient pour deux neuvièmes au baron Charles de Lichtenstein, pour le reste au gouvernement. On fondait une partie égale de cuivre et de calamine pour obtenir une partie et un tiers de laiton qu'on coulait en lingots, soumis au martelage, pour en former, dans la platinerie, des lames ou feuilles, ou destinés aux opérations de la tréfilerie. L'établissement possédait une fonderie, une platinerie, trois tréfileries, et il employait 96 ouvriers. Il consommait annuellement 1.000 quintaux de cuivre et 1.200 quintaux de calamine, et produisait 1.320 quintaux de laiton et 200 quintaux de déchets et de rognures. La valeur totale était de 84.640 florins ou 181.971 francs, les frais de 147.840 florins ou

¹ AN, F¹⁴, 1043, 2^e d., rapport du 18 août 1810.

² AN, F¹⁴, 1043, 4^e d., rapport du 16 août 1810.

317.856 francs, le bénéfice de 7.920 florins ou 17.028 francs, c'est-à-dire 6 florins par quintal de laiton. Lienz était d'un produit médiocre en comparaison avec les avances qu'exigeait la fabrication, et ne pouvait se soutenir que par l'assistance du gouvernement et en se liant avec les autres établissements plus productifs de l'État. Les travaux furent arrêtés en août 1810 ; un approvisionnement de 400 à 500 quintaux de cuivre était nécessaire pour assurer la fabrication pour six mois. En 1808, la manufacture de Lienz avait produit 84 quintaux de marchandises en laiton.

Quant aux six grands établissements de Bleiberg, Rajbelj, Greifenburg avec Jaucken, Grosskirchheim, Lainach et Lienz, Gallois proposa ¹ de les réunir sous une seule administration devant assurer l'existence de 2.300 ouvriers et, surtout, approvisionner Lienz de cuivre, par voie d'échange, l'Allemagne ayant besoin de plomb. Plus tard, Lienz pourrait exploiter les mines de cuivre de Trgova, dans la Croatie militaire.

Outre ces grands établissements de l'État, il y avait encore en Haute-Carinthie quantité de mines de moindre importance en la possession de propriétaires privés ², dont quelques-uns ont été déjà mentionnés. Ils exploitaient : l'or à Grosskirchheim, le plomb à Rublach, l'alun à Greifenburg, le marbre à Vrba, le fer à Kremsbrück, Eisenstratten, Muta et Pontabelj, le plomberon argenté à Paternion, le cuivre à Fragant et Kerschdorf, le mercure à Döllach et Reichenau, l'antimoine et l'arsenic à Lasingberg. Ces mines possédaient 56 fourneaux et s'élevaient avec les usines au nombre de 96, dont 27, en 1809, n'avaient pas été en activité. Les forges étaient favorisées par l'abondance des forêts, mais devaient importer le fer brut du cercle de Celovec (Klagenfurt), le cercle de Beljak n'y suffisant pas.

Le groupe des mines et des usines de la Carniole offrait un tout autre aspect ³ : il comprenait 26 établissements, tous en la possession de particuliers, surtout du baron Sigismond Zois ⁴, de Léopold Ruard et du prince d'Auersperg, et la mine impériale de charbon de terre à Zagorje. Parmi les premiers, il y avait : 10 mines de fer, à Javornik, Bohinjska Bistrica, Sava, Pasjek, Dvor, Kamniška Bistrica, Železniki, Kropa, Kamna Gorica et Zagradec ;

¹ AN, F¹⁴, 1043, 4^e d., 18 novembre 1810.

² *Ibidem* : plusieurs tableaux de 1810, et L. de la Moussaye, *Kurze Statistik des Villacher Kreises...*, pp. 61-62. On ne cite ici que les lieux non encore mentionnés.

³ AN, F¹⁴, 1043, 3^e d. : plusieurs tableaux de 1810.

⁴ Sigmund Freiherr Zois von Edelstein, grand propriétaire de mines et d'usines en Carniole, savant minéralogiste, mécène des sciences et des lettres,

8 forges, à Bela peč-Fužine, Tržič, Retno et Gornja Kokra ; une taillanderie, à Tržič ; 3 mines de plomb, à Radeče, Sava et Knapovže ; et 4 mines de charbon de terre, à Zagorje et Golek pri Mirni. Ces établissements employaient 4.367 ouvriers ; le montant des ventes était de 426.956 florins ou 1.122.895 francs, les frais de fabrication de 414.775 florins ou 1.090.858 francs, le bénéfice restant de 12.181 florins ou 32.037 francs. Leurs produits consistaient principalement en acier, fer en barre, clous, faux et haches. La mine d'État de Zagorje avait une production annuelle de 30.000 quintaux de charbon, et la fabrique de Zagorje, fondée pour fournir à Idrija les vases nécessaires, vendit en 1808, en charbon de terre, en verres, en briques, en fer, etc. pour 99.629 florins ; les dépenses s'élevaient à 93.621 florins, le bénéfice à 6.008 florins ou 13.129 francs. Elle occupait 60 ouvriers et 13 employés.

A ces mines de la Carniole on peut ajouter, en Istrie, les mines de charbon de terre de Krapan et du bois de Lipica près de Trieste, appartenant à la raffinerie de sucre de Rijeka ¹, et, en Croatie civile, une mine de cuivre à Samobor, propriété de particuliers, mais dont les travaux étaient alors abandonnés ².

Le gouvernement illyrien avait à peine pris connaissance de ses mines que ; dès le début de 1811, les difficultés commencèrent à surgir. La première difficulté était, comme à Idrija, l'arriéré des paiements, et Rajbelj, la plus faible des mines, en souffrait la première. Le gouvernement chercha d'abord à leur procurer l'argent nécessaire par la voie des ventes. L'intendant général donna, le 27 janvier 1811, l'ordre de vendre 1.500 quintaux de plomb de Rajbelj et 300 quintaux de zinc de Greifenburg, après avis publié au *Télégraphe Officiel* ³, à Trieste et à Celovec(Klagenfurt). Mais personne ne se présenta à la vente qui devait se faire le 15 février et que le directeur de Rajbelj attendait impatiemment. Les ouvriers voulaient déjà quitter les travaux et aller en Autriche. L'intendant de la Carinthie, Wilcher, envoya à l'intendant général une pétition des ouvriers de Rajbelj, non payés depuis décembre, qui demandaient désespérément le secours du gouvernement. La modicité de leur salaire les obligeait à vivre au jour le jour et à acheter le plus souvent à crédit pour payer à la fin du mois. A cause de la guerre, il y avait eu suspension du travail durant plusieurs mois, et il avait fallu contracter des dettes. Ils avaient

¹ BMCH, Statistique de Trieste pour 1809.

² AN, F¹⁸, 61, n^o 4.

³ TO, 1811, 12.

également subi des pertes par la réduction de la monnaie. Les fournisseurs ne livraient plus que sur acomptes. Il ne leur resterait donc plus qu'à émigrer ou mourir sur place. Gallois et leur directeur Hübner appuyaient la pétition. Le prix du plomb était alors de 14 florins pour la vente en gros, et Hübner disait pouvoir atteindre 15 à 16 florins à la vente au détail. Wilcher proposa donc de donner aux directeurs de Rajbelj et de Bleiberg ¹ l'autorisation de vendre au détail.

Bientôt Bleiberg suivit. Dès le 12 mars, Gallois envoyait un rapport sur la situation alarmante des mines impériales de plomb en Haute-Carinthie ²; il y indiquait les causes de cette décadence et proposait des moyens pour restaurer l'ancienne prospérité. Le gouvernement autrichien achetait toujours la totalité du plomb fabriqué et le transportait à Vienne, fixait le prix pour avoir du bénéfice de ces établissements et se chargeait aussi de débiter le surplus dépassant les besoins de l'administration militaire. En temps de guerre il prohibait les ventes des particuliers, de sorte que le plomb ne pouvait jamais être vendu au-dessous de sa valeur. Mais après la cession les mines impériales furent pour la première fois soumises aux chances du commerce. Le prix du plomb étant tombé de 20 florins à 13 florins et la fabrication coûtant 15 florins, il en résultait une perte de 2 florins par quintal. Cependant, les particuliers et le gouvernement étaient obligés de livrer le plomb à ce prix pour acquitter l'arriéré du paiement des ouvriers. Plusieurs exploitants avaient déjà congédié des ouvriers; ceux du gouvernement avaient un arriéré de trois mois, et étaient prêts à quitter les travaux; plusieurs s'étaient déjà rendus en Autriche, ou avaient émigré en Saxe, en Hongrie, en Bohême et en Transylvanie. Le seul moyen d'arrêter la chute de Rajbelj et de Bleiberg aurait été d'assurer, comme sous le gouvernement autrichien, la valeur réelle du plomb et son débit en établissant un magasin général aux frais du gouvernement, et en faisant payer aux établissements le montant des livraisons à mesure de leur exécution. Gallois proposait Savone comme le lieu le plus favorable pour ce dépôt, en raison des nouvelles routes qui facilitaient le transport, de la position maritime, et de la proximité de l'importante Alexandrie. Les nombreuses fabriques de poterie des environs achèteraient pour 100.000 francs; on pourrait, par ailleurs, vendre le reste de la production à Gênes, Marseille, Nice et Toulon, pour servir aux

¹ AN, FIE, 1043, 3^e d., 27 janvier, 16 février 1811.

² *Ibidem*, 2^e d.

besoins de la guerre contre l'Espagne. Il ne serait même pas nécessaire que le gouvernement se chargeât de la totalité du plomb ; la moitié suffirait pour fixer le prix. Mais, si l'on n'adoptait pas ce moyen, les établissements seraient perdus en six mois.

La situation, déjà alarmante, empirait toujours, et l'administration découvrait encore d'autres causes de cette misère. C'était le défaut de débouché du côté de l'Allemagne et la répartition trop inégale des fonds résultant des ventes ¹ pour les mines et les usines de Carinthie ; pour celles de Carinthie et de Carniole les achats de bois, la conscription, les impôts et les douanes ². Le gouvernement autrichien avait sacrifié aux mines les bois domaniaux, exempté les mineurs du service militaire, et limité l'impôt à 4 kr., plus tard à 8 kr. en papier par quintal, et le droit sur l'exportation du fer à 1 1/2 kr. par quintal. Les mines illyriennes ne florissaient donc que grâce aux grandes concessions du gouvernement autrichien et à la liberté de la mer. L'administration française, au contraire, avait annulé les concessions d'usufruit des forêts domaniales, et le bois était vendu à bas prix, mais pourtant plus cher qu'auparavant ; l'impôt de 8 kr. devait se payer en argent ; le fer en barre payait à l'exportation 20 kr. au lieu de 1 1/2 ; la clouterie payait pour le baril à la sortie 36 kr. au lieu de 7 1/2 ; les douanes exigeaient en outre sur les barils de clouterie et d'acier des droits accessoires de plombages, qui excédaient tellement les droits principaux, que, par exemple, 30 barils d'acier de 2 quintaux chacun payaient pour le tarif environ 2 frs 50 et pour le plombage 19 francs ; les propriétaires des forges étaient soumis au droit de patente, qui n'existait pas auparavant ; les bâtiments servant à l'exploitation étaient frappés d'un droit additionnel de patente sur l'estimation d'un loyer fictif, impôt également nouveau ; le territoire de ces bâtiments et des usines était frappé de l'impôt foncier, dont auparavant il avait été exempt ; la suppression de l'exemption du service militaire faisait fuir une grande partie des ouvriers en Styrie et haussait le prix de la main-d'œuvre. Une décadence rapide, conséquence de tout cela, se faisait sentir dans le pays entier par un enchaînement d'effets secondaires : le prix du fer, sur la place de Trieste, était déjà au-dessous des frais de fabrication, et les propriétaires des forges suspendaient leurs travaux et fermaient successivement leurs ateliers pour attendre des circonstances meilleures. En avril, les fonderies de Grosskirch-

¹ AN, F¹⁴, 1043, 3^e d., 4 avril 1811.

² *Ibidem*, Renseignements... sans date.

heim et Lainach furent totalement abandonnées, faute de paiements ¹.

Ainsi, la situation était devenue si critique qu'il fallait chercher des secours extraordinaires. Wilcher et Gallois demandèrent un secours provisoire à l'intendant général ; mais celui-ci leur conseilla de s'adresser directement à Marmont, alors déjà à Paris, pour obtenir un emprunt de 300.000 francs sur une caisse du trésor impérial, ce qu'ils firent le 15 avril ², exposant qu'avec ce secours temporaire les dettes seraient payées en 3 mois ; en 6 mois, on serait rentré dans les fonds déboursés, et les bénéfices seraient garantis. Marmont, dans ses observations écrites pour son successeur Bertrand, constate que ces dettes ³étaient le 1^{er} avril de 180.000 francs et les dépenses de 60.000 francs par mois, de sorte que les dettes, au 1^{er} mai, s'élevèrent à 240.000, le 1^{er} juin à 300.000, etc. Il propose également un emprunt de 200.000 francs et, pour l'administration, l'autorisation de vendre. Quand les dettes seront réglées, on pourra mieux vendre ; pour le moment, les marchands, connaissant les besoins de l'administration, se coalisaient pour avilir les prix, et les ouvriers commettaient des vols de matières qu'on ne pouvait arrêter, parce qu'ils manquaient de pain. Montalivet proposa, le 20 mai, cet emprunt de 200.000 francs pour l'administration des mines carinthiennes ⁴. Le ministre de la guerre avait déjà acheté du plomb pour 100.000 francs, ce qui donna par la perte du change 98.970 francs ; mais l'administration des mines n'en reçut que 48.970, le reste (50.000 francs) ayant été versé au Trésor. En juillet, Napoléon ordonna une nouvelle vente de 100.000 francs de plomb au département de la guerre ⁵. Et, après une correspondance très étendue entre Belleville, Bertrand, Montalivet et Laumond au sujet de cet emprunt, le secours de 200.000 francs fut accordé le 7 août ⁶.

Entre temps, l'intendant général Belleville essaya aussi de secourir les mines. Il autorisa l'intendant Wilcher à pourvoir provisoirement par des ventes particulières à tous les besoins d'argent, pour ne pas laisser s'accumuler les dettes arriérées ⁷ ; il appliqua les produits des domaines de la Carinthie aux dépenses les plus urgentes, en considérant les plombs en magasin comme gage ; et, comme les accapareurs s'étaient tellement coalisés pour

¹ AN, F¹⁴, 1043, 3^e d. (24 avril 1811).

² *Ibidem*.

³ AN, F^{1E}, 65, 16 mai 1811.

⁴ AN, F¹⁴, 1043, 3^e d.

⁵ AN, F^{1E}, 63, 3^e d., 10 juillet 1811.

⁶ AN, F^{1E}, 63, 3^e d.

⁷ AN, F¹⁴, 1043, 3^e d., 7 mai 1811.

abuser de la pénible situation du gouvernement que l'on n'offrait plus que 30 francs pour un quintal de plomb, tandis qu'à Venise il valait 45 à 50 francs, il prit le parti de former un entrepôt à Venise et d'y faire vendre, sous la surveillance du consul général, les produits aux enchères publiques ¹. Un décret du 3 juillet ² approuva ces mesures de l'intendant général, c'est-à-dire l'emploi des produits des domaines en Carinthie au paiement des ouvriers des mines pour prévenir leur désertion. Le même mois, l'inquiétude de Belleville, causée par des agents des mines autrichiennes qui essayaient d'attirer les directeurs de Rajbelj et de Bleiberg en Autriche, donna lieu à une démarche du ministre des Affaires étrangères. Maret, près de l'ambassadeur d'Autriche à Paris, le prince de Schwarzenberg. Mais cette crainte apparut plus tard comme non fondée, les deux directeurs étant restée en Illyrie ³.

Cependant Gallois, après sa nomination à Idrija, quitta les mines de la Carinthie en mai 1811, n'y laissant que Leboullenger et Lemaire. Une organisation devint nécessaire. Le décret du 15 avril (art. 131-133) avait décidé que le ministre de l'Intérieur soumettrait un projet d'organisation du service des mines en Illyrie, établi d'après les règlements français, et qui maintiendrait au profit du gouvernement les droits sur l'exploitation des particuliers. Mais on ne parvint jamais à cette organisation définitive des mines : en 1811, des projets furent conçus, mais ils ne furent pas exécutés ⁴. Un arrêté de Bertrand, du 2 août ⁵, établit seulement à Beljak une agence provisoire des mines qui fonctionna jusqu'à la fin de l'Illyrie. Elle se composa de l'intendant de la Carinthie, de l'ingénieur Lemaire, et de Chapotin, inspecteur du domaine, et commença à fonctionner le 15 août. Leboullenger fut chargé des travaux d'art des établissements de la Haute-Carinthie, sous la direction de Lemaire, chargé de Rajbelj et de Bleiberg. Les indemnités des membres de l'agence furent réglées par un arrêté du 3 août ⁶.

Les premiers soins de l'agence allaient aux fonderies de la Haute-Carinthie. Le 28 août, elle soumit à l'intendant général Belleville ses intentions sur les moyens de se procurer le cuivre nécessaire, et de placer le zinc qui s'accumulait dans les dépôts ³. Le zinc, d'un usage relativement restreint, était difficile à placer.

¹ AN, F¹⁴ 1043, 3^e d., 25 juin 1811.

² AN, AFIV, pl. 4435, 76.

³ AN, F¹⁴, 1043, 4^e d. et F¹⁸, 61, 3^e d.

⁴ AN, F¹⁴, 1043, 4^e d.

⁵ AN, F¹⁴, 1043, 5^e d.

⁶ AN, F¹⁴, 1043, 3^e d.

La France ne possédait qu'une usine pour le traitement du zinc, à Liège, et elle n'avait pas besoin d'en importer. Elle avait alors trop peu de cuivre pour fabriquer du laiton, et les petites fabriques de Marseille et de Lyon étaient réduites au chômage ou à l'inactivité. Les usines de Namur et d'Aix-la-Chapelle trouvaient de la calamine à leur portée. Le transport aurait donc été onéreux pour le Trésor. Autrefois, ce métal passait en Autriche, où il servait à convertir en laiton les cuivres de Russie, de Suède et d'Autriche. L'Empereur d'Autriche, comme propriétaire de ces fonderies, avait défendu d'en établir d'autres ; de même, il avait ordonné qu'on leur livrât toute la calamine, et ne laissait au commerce du zinc que des quantités assez minimes pour que le prix ne pût pas en être avili. Il avait fixé la production de ses fonderies à 3.000 quintaux annuellement, quoiqu'on eût pu la porter beaucoup plus haut. Tout de suite après la cession, la Chambre aulique à Vienne avait fait faire des recherches de calamine, mais sans succès. Aussi ce métal était-il alors très recherché en Autriche, plusieurs acheteurs s'étaient déjà présentés ; un fournisseur de bois en accepterait en paiement. Par contre, le prix du cuivre avait baissé en Autriche de 90 et 100 florins à 70 et 75. Il faudrait donc renouer les relations commerciales entre l'Illyrie et l'Autriche pour placer le zinc et se procurer du cuivre. En conséquence, l'agence demanda à l'intendant général l'autorisation de vendre 1.000 quintaux de zinc à des particuliers ou à l'étranger, au prix minimum de 30 florins le quintal ; de livrer à Batistulli, fournisseur de bois à Greifenburg, du zinc à 36 florins le quintal ; d'acheter à l'étranger jusqu'à 400 quintaux de cuivre, au prix maximum de 80 florins, et de l'importer sans droit ; enfin, d'organiser un échange annuel et régulier du zinc des Provinces Illyriennes et du cuivre de l'Autriche.

Mais Belleville ne voulut pas prendre sur lui de donner cette autorisation, et renvoya la demande de l'agence au ministre des Finances et au comte Defermon, qui, de leur côté, attendaient l'avis du directeur général des mines, Laumond. Il semble que l'affaire en soit restée là. Par contre, Belleville donna à Lemaire et à Leboullenger l'idée de se procurer du cuivre pour la fabrication du laiton à Lienz, en y employant les pièces de cuivre qui abondaient en Illyrie. Mais, après plusieurs essais, Lemaire dut répondre que ces cuivres ne pouvaient entrer que pour un tiers dans la composition, puisque ces monnaies n'étaient pas de cuivre pur, mais contenaient aussi de l'étain, qui rendait le laiton cassant ¹. Cet essai fut donc abandonné.

¹ AN, F¹^a, 1043, 2^e d. (11 novembre 1811).

Il y avait bien la mine de cuivre de Samobor, en Croatie civile, au minerai très riche, appartenant à une société de Vienne, et que nous avons déjà mentionnée ; mais elle était, pour ainsi dire, inactive ¹. Son administration alléguait deux motifs de cette inactivité : le mauvais état des machines et des galeries, dont la réparation aurait exigé des dépenses que la société ne pouvait supporter, et la prohibition de l'exportation du cuivre brut à la ligne des douanes de la Save, ce cuivre ayant été ordinairement vendu sur l'autre rive. Cependant, l'intendant Contades soupçonna là certain calcul personnel de l'administrateur : le désir d'acheter l'établissement à bas prix, en le faisant considérer à la société comme plus onéreux qu'utile. L'intendant proposa au gouvernement de se charger de l'administration, en payant à la société une somme égale au revenu net actuel ; le gouverneur général pouvait facilement prendre cette mesure, étant co-associé et ayant droit à un 17^e du produit brut. Mais il semble que rien n'ait été fait. En tout cas, Samobor n'entrait pas en considération pour l'approvisionnement de Lienz.

La nouvelle agence des mines continuait à éprouver les mêmes difficultés que précédemment l'ingénieur en chef Gallois. Quand elle commença à fonctionner, les sommes dues par les six établissements impériaux étaient de 189.841 francs, les sommes accordées de 78.000 francs ; il restait donc encore 111.841 francs de dettes. Grosskirchheim, Lainach et Lienz chômaient depuis longtemps. L'agence s'occupa d'abord de retenir les ouvriers des autres établissements encore en activité ². Une nouvelle complication naquit de ce que, d'après le nouveau tracé de la frontière illyro-italienne, dont nous avons déjà parlé, le territoire de Rajbelj revenait à l'Italie, ou, du moins, le gouvernement italien l'interprétait ainsi ³. Un commissaire italien en prit possession, et tous les articles furent soumis aux droits d'entrée et de sortie. C'était une situation insoutenable. Enfin, on décida que la mine continuerait de faire partie de l'Illyrie. La baisse de prix du plomb continuait toujours ⁴. Le manque de débit força les propriétaires particuliers à vendre à un prix qui couvrait à peine les frais. La plupart des propriétaires vendaient leur production sur place aux négociants de Beljak qui l'exportaient à Milan et à Venise, quelque peu aussi en Autriche ; mais là, le droit d'entrée de 6 florins créait un

¹ AN, F¹³, 62, n^o 4.

² AN, F¹⁴, 1043, 3^e d., 8 septembre 1811.

³ AN, F¹⁴, 1043, 5^e d., 26 septembre 1811.

⁴ AN, F¹⁴, 1043, 6^e d., 30 octobre 1811.

obstacle. Cependant la calamine était très recherchée en Autriche ; il y avait des demandes journalières à l'agence. On aurait pu aussi exporter le plomb en Bavière, si, au lieu de blocs de 2 quintaux, on l'eût coulé en saumons pesant seulement de 45 à 50 livres ; mais la chose, alors, ne fut pas tentée.

Ainsi, pendant toute l'année 1811, la situation en Carinthie ne s'améliora pas. En janvier 1812, Lemaire proposa encore ¹ d'encourager la recherche des mines de charbon de terre, d'ériger de nouveaux hauts fourneaux pour rendre la Haute-Carinthie indépendante de la Basse-Carinthie restée autrichienne, et d'exempter de taxes les usines et les mines. Il ajouta un tableau comparatif très instructif de la richesse métallurgique du cercle de Beljak avant et depuis la cession des Provinces Illyriennes. De cette statistique il résulte que, si les établissements particuliers employaient avant la cession 3.082 ouvriers, ils en employaient depuis la cession 2.018 ; et le produit annuel de la vente qui, avant la cession, s'était élevé à 4.465.322 francs, n'était depuis lors que de 1.776.223 francs. Pour les établissements impériaux, il n'y avait pas évaluation de la production de ces années, à cause des chômages plus ou moins longs. Enfin le 23 janvier 1812, le domaine extraordinaire entra en possession des mines impériales de l'Illyrie ².

Chabrol était très satisfait de cette solution. Il écrivit à Montalivet ³ que la cession des mines de Carinthie au domaine extraordinaire, comme celle d'Idrija aux Trois toisons, était le salut de ces établissements, parce que l'administration des Provinces Illyriennes n'était pas assez riche pour faire les avances nécessaires. Dans un nouveau projet de tarif des douanes, alors soumis à l'Empereur, on avait aussi proposé des modifications, soit dans les droits de sortie, soit dans ceux d'entrée de l'Italie, pour assurer un débit plus facile. Depuis cette cession au domaine extraordinaire, au moins les embarras financiers des mines cessèrent.

D'autres mesures furent dictées par le désir de procurer un débouché au plomb illyrien. Un décret du 3 mai ⁴ autorisa le prélèvement du montant des salaires sur le produit des ventes. Un autre, du 20 septembre ⁵, supprima tout droit d'entrée sur les plombs en saumon, envoyés d'Illyrie en France, ne laissant subsister que le droit de balance, parce que le plomb d'Illyrie était moins

¹ AN, F¹⁴, 1043, 5^e d., 3 janvier 1812.

² AN, AF^{IV}, pl. 4927, 45.

³ AN, F¹⁴, 1043, 6^e d., 10 avril 1812.

⁴ AN, AF^{IV}, pl. 5232, 7.

⁵ *Bulletin*, IV, 461-8449 ; AN, AF^{IV}, pl. 5501, 46.

cher que celui de France et d'Italie et qu'il était avantageux de le faire venir. Les bureaux d'entrée du plomb furent désignés à Gênes, Verceil et Casatisme. Le décret du 10 janvier 1813¹ interdit l'entrée en France du plomb d'Italie, mais maintint l'admission du plomb d'Illyrie. Une décision de l'agence du 6 février² fixa pour deux ans les conditions de l'entreprise, et un avis de l'intendant Charnage³ annonça, pour le 31 mai, à Beljak, une vente de 3.000 à 4.000 quintaux de plomb de Bleiberg et de Rajbelj, en lots ou en masse. Enfin, le décret du 10 avril⁴ exempta de tout droit de douanes les plombs illyriens à l'entrée en France et en Italie, et on en donna avis au commerce avec l'espoir que cette décision procurerait un débit avantageux aux produits des mines de Carinthie.

En Carniole, la situation des mines et usines⁵ était presque encore plus critique qu'en Carinthie ; car, si les établissements carinthiens avaient été florissants jusqu'à la cession, ceux de la Carniole déclinaient dès le XVIII^e siècle, parce que la concurrence italienne, suédoise et russe leur avait beaucoup nui. En 1805, la dévastation des forêts et le haut prix du charbon et du minerai avaient accentué la décadence. Néanmoins, en 1808, on avait encore produit 33.300 quintaux de fer brut et fabriqué 23.500 quintaux d'articles en fer et en acier, avec une valeur de 3.000.000 de francs. La période illyrienne aggravait considérablement la situation de ces établissements qui, déjà auparavant, ne s'étaient maintenus qu'avec peine. Gallois déplorait l'émigration des ouvriers et leur triste situation, qu'il connaissait. Quand le gouverneur général demanda, comment on pourrait leur porter secours, M. Čerin, ancien adjoint de l'administration des mines en Carniole, indiqua des remèdes que nous connaissons déjà : exemption du service militaire pour les mineurs, restitution aux propriétaires des droits sur les forêts, et achat par l'Empereur, à bon marché, des produits de fer et d'acier, pour permettre d'attendre la vente de ces produits à l'étranger. L'année 1812 était particulièrement critique. Dans les établissements de la vallée de Bohinj, en Haute-Carniole, la moitié des ouvriers furent congédiés, les salaires des autres réduits à ceux de 1788. Les dettes des propriétaires s'accumulaient. Le baron Sigismond Zois, le plus grand proprié-

¹ TO, 1813, 27 ; AN, AFIV, pl. 5699, 4.

² AFV, F (Akten aufgellassener Lokal-Montanbehörden u. Montanwerke).

³ TO, 1813, 33.

⁴ *Ibidem*, 44.

⁵ A. Müllner, *Geschichte des Eisens in Inner-Oesterreich...*, I, pp. 366-370, 748-750. AGG, G, 780, n° 32.

taire de mines et usines en Carniole, voulait vendre ses établissements dans la vallée de Bohinj, mais il n'y réussit pas. Et Léopold Ruard, autre grand propriétaire, à Sava, ne pouvait pas fournir les quantités d'acier stipulées avant 1809. Le baron Lattermann constata cette mauvaise situation en juin 1814, et en 1816 encore plusieurs usines se plaignaient de l'époque illyrienne et imploraient le secours de l'Empereur.

Nous avons moins de renseignements sur les établissements de la Carniole appartenant à des particuliers¹, à l'exception de Zagorje, que sur les établissements impériaux de la Carinthie. Mais ce que nous en savons suffit pour nous démontrer qu'aux maux communs à toutes les mines et usines illyriennes s'ajoutaient en Carniole le fait d'un affaiblissement antérieur et le caractère de propriété privée, qui dispensait Napoléon de faire les sacrifices qu'il avait faits pour les établissements impériaux. Si le gouvernement maintenait encore péniblement une production improductive, les propriétaires particuliers, disposant de beaucoup moins de capitaux, ne pouvaient obtenir le même résultat. Il semble que la plupart se soient tirés d'affaire en demeurant en chômage ; et l'émigration des ouvriers en fut encore renforcée.

Lorsque la guerre avec l'Autriche devint menaçante, Belloc, directeur de l'administration du domaine, fut, en juin 1813, chargé par l'intendant général du domaine extraordinaire de traiter pour le transport de 12.000 à 18.000 quintaux des magasins des mines de Carinthie à Venise² ; et un décret du 13 août accorda un supplément de crédit pour le transport³. Ce fut la dernière mesure concernant les mines illyriennes.

Nous terminerons par un mot sur le sort du personnel des mines. Ces ingénieurs s'étaient occupés avec dévouement de leur service, et avaient donné à plusieurs reprises de bons conseils pour le salut des divers établissements ; ce n'était pas de leur faute si le blocus n'en permettait pas l'exécution. Mais un singulier malheur les poursuivait. Leboulenger avait dû partir en juillet 1812, atteint d'une mélancolie malade due au climat des montagnes de Carinthie⁴. Lemaire avait demandé, dès 1811, qu'on ne le laissât pas passer un second hiver dans ce pays, à cause d'un mal d'yeux que les neiges aggravaient ; son père avait, à plusieurs

¹ A. Kobler, p. c., constate seulement que, pendant l'époque française, les mines et usines déclinaient : *Zgodovina železarstva na Kranjskem* (Histoire de l'industrie du fer en Carniole), p. 197.

² TO, 1813, 53.

³ AN, AF^{IV}, pl. 6391, 9.

⁴ AN, F¹⁴, 1043, 6^e d., plusieurs lettres.

reprises, supplié Laumond de le rappeler de ces provinces malsaines, où les environs de Ljubljana sont en grande partie marécageux et où la chaleur est telle qu'elle occasionne souvent la folie. En septembre 1813, Lemaire fut emprisonné à Beljak, retourna ensuite en France par la Styrie et la Bavière, puis reçut un congé, et mourut à Lille, chez ses parents, en janvier 1814 ¹. Gallois fut encore le plus heureux des trois ². Étant parti en septembre 1813, il cessa ses fonctions de directeur d'Idrija le 14 mai 1814. Il demanda bientôt, le 13 août, la décoration de la légion d'honneur, en se réclamant de ses services en Illyrie, de sa tournée de 300 lieues (à 4.288 m.) en Carinthie et en Croatie militaire, et de l'organisation du service des mines, principale richesse publique en Carinthie et en Carniole. Il disait que l'administration française avait laissé un souvenir honorable, et, comme c'était déjà sous la restauration, il se loua aussi d'un témoignage de satisfaction qu'avait exprimé l'Empereur d'Autriche pendant son séjour à Paris. Sa demande fut appuyée par Chabrol et par d'autres, mais fut oubliée à cause d'une question de compétence entre Laumond et le grand chancelier de la légion. Gallois la renouvela le 28 octobre 1823 : il fut nommé chevalier de la légion d'honneur le 14 août 1824. Les directeurs des mines, Pretner, Hübner et Bohr, étant indigènes, gardèrent leurs places. Ils avaient fourni des renseignements et des rapports ; mais, dans leur position, ils n'avaient pas eu grande influence sur le développement des mines illyriennes.

B. — L'industrie.

Quand on pense à l'antagonisme de l'industrie et du commerce à cette époque, on pourrait s'attendre à un beau développement de l'industrie illyrienne, protégée contre la concurrence étrangère par les droits prohibitifs (les tarifs douaniers, au moins, font foi de cette protection) ; et pourtant ce développement n'a pas eu lieu.

Tout d'abord, comme on l'a déjà vu, l'industrie illyrienne, à l'exception de l'industrie métallurgique, était faible. Les fabriques étaient plutôt rares, et leur nombre décroissait encore des provinces occidentales aux provinces orientales. Aussi n'avons-nous pas beaucoup de renseignements à leur sujet pendant l'époque illyrienne. Il y a eu peu d'efforts de la part du gouvernement et de celle des particuliers pour accélérer l'industrialisation des pro-

¹ AN, F¹⁴, 1043, 6^e d., plusieurs lettres.

² AN, ++ F, 111229 (dossier Gallois).

vinces, puisque l'Illyrie était traitée en pays commerçant et point en pays industriel, et destinée au rôle de consommateur plutôt qu'à celui de producteur. Il n'eût pas été possible, d'ailleurs, d'augmenter sensiblement, en si peu d'années, cette branche de la vie économique. Pourtant, il y eut quelques entreprises nouvelles, cependant que, parmi les anciens établissements, quelques-uns continuaient leurs travaux, et que d'autres, périlissant en raison des tarifs douaniers, du manque de matières premières, de débit et de consommation, suspendaient, en partie, leur activité.

La revue de l'industrie illyrienne est vite faite. Il y avait, en Carniole, quelques fabriques de laine, de dentelles, d'étoffes grossières et de bas de laine à Tržič, et d'autres, de cuir et de marchandises en bois, en paille et en faïence à Ljubljana, qui exportaient annuellement pour 600.000 florins, surtout en Autriche et en Italie, et dont vivaient plus de 10.000 hommes ¹. La verrerie de Zagorje était propriété de l'État. En Istrie, il y avait une raffinerie de sucre et des fabriques de savon, de rosolio et de faïence à Trieste ; à Gorica, des fabriques de soie ; à Koper, une tannerie considérable ². La Croatie civile possédait à Rijeka une importante raffinerie de sucre, une grande fabrique d'État de tabac et plusieurs fabriques particulières de tabac ; une verrerie à Sušica, sur la route Louise. La Dalmatie ne fabriquait que du drap grossier, de l'eau-de-vie et des liqueurs. A Dubrovnik, on fabriquait des chandelles de suif et des cierges, mais de qualité inférieure, des toiles et des draps grossiers ; ces chantiers avaient été importants ³. L'industrie de la Croatie militaire n'était qu'industrie à domicile ; un décret du 3 juillet 1811 ⁴ dut autoriser, pour cette année-là, l'importation en Illyrie des draps autrichiens destinés à l'habillement des régiments croates.

Parmi ces établissements, le sort de la raffinerie de sucre de Rijeka est particulièrement intéressant ; plusieurs documents émanant de la direction permettent d'esquisser les difficultés de ces années. Le 22 février 1810, les directeurs, G. J. Gridder, P. de Vierendels et A. Seiler, adressèrent une pétition à Marmont ⁵. Ils y expliquaient que cet établissement appartenait à une société anversoise fondée le 1^{er} octobre 1750, sous Marie-Thérèse. A cause de son utilité pour l'État et surtout pour la ville de Rijeka, le gouvernement lui avait accordé divers privilèges, grâce aux-

¹ H. G. Hoff, *Historisch-statistisch-topographisches Gemälde...*, I, pp. 23-24.

² BMCH, Statistique de Trieste pour 1809.

³ AN, F¹⁸, 62, n^o 4.

⁴ AN, AF¹⁸, pl. 4433, 34.

⁵ BMCH.

quels en même temps que grâce aux soins de sa direction, il était devenu un des premiers établissements d'Europe. Ayant été pendant bien des années la seule raffinerie du pays, il pourvoyait en partie tous les États autrichiens, la Hongrie, la plus grande partie de l'Italie, Naples et l'État Romain, ce qui exigeait une provision annuelle d'environ 100.000 quintaux de sucres bruts qu'elle retirait presque tous de Marseille, de Bordeaux, de la Rochelle, du Havre et d'autres ports de France, ainsi que de Hambourg, et en dernier lieu, depuis que la guerre avait commencé, de Lisbonne, d'où elle avait reçu, le 7 novembre 1807, la dernière cargaison qui lui était parvenue. Tout cela avait nécessité le chômage de la raffinerie pendant une année et demie environ. Depuis ce temps, elle avait été sans autres provisions et achats de sucres bruts, pour ne pas perdre le droit de pouvoir introduire les sucres raffinés demeurant en Italie et dans les autres pays de Napoléon. Néanmoins, les sucres raffinés qu'elle avait à Trieste, pour son compte et celui de ses amis de Naples et de Rome, avaient été séquestrés et exportés à Venise, malgré le certificat d'origine que le consul de Trieste avait déjà donné pour plusieurs de ces sucres en vue de leur introduction en Italie.

La fabrique procurait la subsistance directement à 200 familles, indirectement à 400 ; la plupart des paysans sur la route de Rijeka à Ljubljana, et sur celle de Rijeka à Trieste, vivaient du transport des sucres et du sirop. Cette fabrique était parvenue à trouver dans ce pays tout ce qui était nécessaire à la fabrication des sucres. Auparavant, elle devait, à grand frais, tirer son charbon de terre d'Angleterre ; mais, heureusement, elle avait découvert des mines de charbon dans les environs de Trieste et à Krapan, en Istrie. Cependant, depuis deux ans, il ne lui avait plus été permis de rien retirer de Krapan, au grand préjudice de la raffinerie, nonobstant le décret du vice-roi d'Italie (cette partie de l'Istrie appartenant alors au royaume d'Italie) autorisant l'extraction du charbon de terre moyennant le paiement des droits établis. Par ordre du préfet de l'Istrie, la raffinerie avait dû, en 1806, fournir pour l'arsenal de Venise, une certaine quantité de ce minéral ; après quelques épreuves, on demanda seulement le charbon en gros morceaux. Elle demanda alors la permission de pouvoir exporter, pour ses besoins, le charbon en petits morceaux et en poussière, mais cette permission ne lui fut pas accordée. Par ordre du délégué de Labinj, Battiala, l'administration des mines dut forcer le travail et employer jusqu'à 50 ouvriers, malgré qu'elle eût fait observer qu'elle n'employait jusqu'alors que 30 ouvriers. La quantité de minéral extraite avait ainsi natu-

rellement augmenté ; plus de 3.000.000 de livres (à 0.56 kg.) qui, ne pouvant être exportés à Venise à cause des obstacles de la navigation, demeuraient exposés aux injures de l'air et de l'eau, pour le plus grand préjudice de la compagnie. Celle-ci renouvela alors ses instances, mais elle n'obtint rien. La raffinerie était dans une extrême disette, le gouvernement ne pouvait pas transporter le charbon, et le minerai continuait de se gâter.

La direction de la raffinerie demandait donc à Marmont deux permissions. D'abord, celle d'extraire son charbon, d'autant plus que la qualité n'en répondait pas à l'attente de l'arsenal de Venise, et qu'un employé de la marine avait assuré que l'arsenal n'avait besoin annuellement que de 3.000 quintaux (à 56 kg.) de charbon ; les mines pourraient donc fournir le nécessaire à l'arsenal et à la raffinerie ; et comme celle-ci possédait encore d'autres mines dans les environs de Trieste et n'en pouvait pas transporter le charbon par mer, elle pourrait en fournir à l'État, le transport de Trieste à Venise étant beaucoup plus facile. D'autre part, la permission de retirer et d'introduire les sucres qu'elle pourrait se procurer en Hongrie (où il y en avait actuellement), puisqu'il était impossible de faire venir par mer les sucres bruts. La direction joignait à sa demande la liste des actionnaires, au nombre de 186, dont la plupart étaient des Pays-Bas, d'Anvers, de Bruxelles, de Malines, de Louvain, de Gand, d'Amsterdam et de La Haye, — et dix seulement de Rijeka, neuf de Vienne, deux de Prague, un de Trieste et un de Gorica.

Cette pétition eut un succès partiel. Le 8 avril, un décret ¹ autorisa l'importation d'Autriche de 12.000 quintaux de sucre brut pour alimenter la manufacture.

Cependant, le 10 novembre, suivit une seconde pétition des directeurs Gridder et Seiler, adressée également à Marmont ². Les négociants de Rijeka avaient été convoqués, le 5 novembre, au tribunal du commerce, où on leur annonça l'exécution des décrets du 5 août et du 12 septembre. Comme les sucres raffinés n'étaient pas compris dans ce tarif, la raffinerie était persuadée que ses sucres seraient exempts de ce droit, d'autant plus qu'ils avaient été fabriqués avec des sucres bruts, achetés à la vente publique du gouvernement à Trieste, et d'autres, retirés de l'Autriche, dont l'importation avait été accordée par le décret du 8 avril. Mais la douane avisa la raffinerie que, conformément à une lettre du 3 novembre de l'intendant général, tous les sucres

¹ AN, AFIV, pl. 3345, 77.

² BMCH.

raffinés, quelle qu'en fût la provenance ou le lieu de fabrication, seraient soumis à ces droits. Ainsi, les sucres de Rijeka étaient mis dans la même catégorie que les sucres anglais : c'était favoriser le commerce de l'ennemi au détriment des fabriques du pays. L'établissement de Rijeka avait déjà beaucoup souffert et était obligé de maintenir à grands frais ses ouvriers, sans pouvoir les occuper ; cela avait absorbé une partie des capitaux de la Compagnie et la mettait dans l'impossibilité de satisfaire au paiement des droits établis. Les directeurs demandèrent l'intervention de Marmont pour faire exempter des droits les sucres achetés à Trieste et tirés de l'Autriche. Autrement, la Compagnie serait hors d'état de pouvoir continuer ses opérations. Il ne semble pas, cependant, que, cette fois, la demande, si justifiée qu'elle fût, ait eu aucun succès.

Au printemps de 1812, la raffinerie tenta encore un essai, du côté de l'Autriche, cette fois ¹. Le 6 avril, le consul d'Autriche à Rijeka, le baron Lederer, transmet la demande des directeurs d'obtenir la remise du droit d'importation de 3 florins par quintal sur le sucre raffiné, et proportionnellement pour le sirop. En revanche, ils voulaient rendre compte des 30 actions, appartenant à l'Empereur d'Autriche, depuis le 1^{er} novembre 1804 jusqu'à la cession. Mais à Vienne, on répondit, le 19 mai, que tout dépendait de la liquidation à faire entre les deux États.

La raffinerie ne pouvait pas attendre cette liquidation qui n'eut jamais lieu ; en 1812, elle cessa ses travaux et congédia ses ouvriers. Après la réoccupation, en 1813, elle fut réorganisée, mais avec de grandes difficultés, les Pays-Bas n'étant plus autrichiens ².

Si un établissement de l'importance de la raffinerie de Rijeka dut abandonner les travaux, il n'est pas étonnant que d'autres établissements se soient heurtés aux difficultés de la situation. Voici quelques exemples, connus par hasard. La tuilerie de la ville de Ljubljana manquait d'acheteurs ³. L'intendant de la Carniole, des Mallets, avait, le 28 décembre 1812, demandé au maire de Ljubljana le remboursement de 6.000 francs, avancés pour la tuilerie de la ville ; mais le maire, Codelli, répondit, le 8 janvier 1813, qu'il y avait longtemps qu'on avait aussi peu bâti que dans la dernière saison ; les briques et surtout les tuiles n'avaient pas trouvé d'acheteurs, il restait environ 7.000 francs de matériaux non vendus. Une nouvelle demande de l'inten-

¹ ACHV, Litorale Commerz, 103, 3 ex apr. 1812, 6 ex majo 1812.

² G. Kobler, *Memorie per la storia... di Fiume*, II, p. 89.

³ AML, 1, n° 33.

dant, du 20 avril, reçut, le 24 également, la réponse que presque personne n'avait fait bâtir et que, par conséquent, on n'avait vendu que pour 1.249 francs de briques, qu'on avait remboursés ; et le maire demanda de nouveau une avance de 6.000 francs pour cette année-là. Seul, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, Blanchard, avait, le 26 mars, demandé des briques pour les travaux du lycée. Il est caractéristique que, même dans la capitale, on ne bâtissait presque pas. En Carniole, la cherté de la main-d'œuvre ne contribuait pas non plus à la prospérité des fabriques ; un arrêté du 13 février 1811¹ fixait les prix des journées des ouvriers, les tarifs existant étant exagérés. Les entrepreneurs des fabriques de rosolio à Trieste, G. Batetti, J. Časali, G. et F. Jelusić, effrayés des droits douaniers autrichiens, demandèrent, en janvier 1810, le droit usuel pour les produits déjà importés après la paix et l'importation au même droit, du moins pour quelque temps encore ; Batetti avait aussi demandé le transfert de sa fabrique en Autriche. Mais la réponse de Vienne fut négative : les améliorations devaient être réciproques, et n'étaient promises qu'en cas de transfert². Le défaut de débit et de consommation nuisait aux manufactures de savon de Trieste, qui exportaient en Italie ; la verrerie de Sušica chômait ; les fabriques de soie de Gorica étaient abandonnées³. On parlera plus tard des fabriques de tabac. Partout, au fond, c'est le tarif des douanes qui s'oppose au développement des fabriques.

Il n'y a progrès que là où il s'agit d'idées spécialement chères au système continental. Ainsi, on essaya en Illyrie de substituer au sucre de canne un produit du pays, le sirop de raisin⁴. L'intendant de la Carniole témoigna publiquement au docteur Jenniker et aux pharmaciens Wagner et Vanderšek, à Ljubljana, sa satisfaction de voir qu'ils avaient employé depuis un an du sirop de raisin ; le premier, 474 livres (à 0.56 kg.) ; les autres, 250 livres. Le décret du 12 mai 1810, promettant un prix d'un million à l'inventeur de la meilleure machine propre à filer le lin, et dix autres prix, proposés pour 1813 par la Société d'encouragement pour l'industrie nationale, furent publiés aussi au *Télégraphe Officiel*⁵.

En janvier 1811, François Joseph Dutton ouvrit une fabrique de limes, faux et couteaux à Tržič⁶ et fit annoncer au *Télégraphe*

¹ APL, F₂.

² ACHV, Commerz Litorale, 95, 9 ex jan. 1810.

³ AN, F¹², 62, n° 4.

⁴ TO, 1811, 87.

⁵ *Ibidem*, 50 ; 1813, 19.

⁶ S. Škerbinec, *Promet, trgovina in obrt v Iliriji* (Commerce et industrie en

Officiel que l'acier et le travail étaient de la même perfection que ceux des limes fabriquées en Angleterre ; mais cette fabrique disparut probablement dans l'incendie du 30 mars 1811. La fabrique de porcelaine de Trieste se développait, ainsi que l'industrie des crins de cheval à Kranj. La verrerie de Zagorje, comme Idrija sous l'administration des Trois toisons d'or, fut agrandie en 1811 ; elle avait alors 300 ouvriers. Ses prix, fixés le 2 juillet, étaient bien au-dessous de ceux des fabriques voisines en Autriche, et procuraient de plus aux négociants une économie sur les droits de douane et les frais de transport, ce qui faisait espérer à l'administration des commandes considérables. Elle s'occupait à faire perfectionner tant les formes que les qualités, afin que ces dernières ne laissassent rien à désirer. Par décision de Napoléon, du 27 juillet 1810, 20 jeunes Illyriens furent envoyés gratuitement, pour deux ans, à l'École impériale des arts et métiers à Châlons-sur-Marne. Le *Télégraphe Officiel* annonça au début de l'année 1811, leur arrivée en France, et, le 23 juillet, en parla plus longuement. L'intention de l'Empereur était de procurer à l'industrie des ouvriers qui pussent faire face aux connaissances qu'exige la pratique des arts, et qui eussent une instruction scientifique solide. Tous les ans, en septembre, une vingtaine d'élèves sortait de cette école, après 7 ou 8 ans d'éducation. Les ouvrages de forge, de serrurerie, de fonte des métaux, de ciselure et dorure, de confection d'instruments de mathématiques, de charonnage, de menuiserie, d'ébénisterie, ainsi que tous les détails de la filature y étaient enseignés ; la grammaire, et l'étude des mathématiques, dans toutes les parties applicables aux arts du dessin, complétaient l'instruction. Les fabricants, les entrepreneurs, les chefs d'atelier étaient invités à demander des sujets à l'établissement. Les Illyriens voyaient donc les avantages que le développement de l'industrie dans leur pays pouvait attendre de ces jeunes Croates. Cependant, nous n'avons pas de renseignements sur leur sort postérieur.

La maison de commerce française Gourgoïn, Baccuet et C^{ie}, à Split, résolut, en 1812, de fonder une fabrique de cuir ¹. Un spéculateur français, Michaud, obtint du gouvernement une concession et des privilèges pour établir une verrerie à Mrzlavodica, dans une forêt domaniale où on avait trouvé une terre propre à la fabrication du verre ; les usines se construisaient déjà ². Et

Illyrie), p. 468 ; J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp. 113-117.

¹ ACHV, Litorale Commerz, 82, 2 ex dec. 1812.

² AN, F¹E, 62, n° 4.

l'arrêté de Bertrand, du 9 février 1812 ¹, favorisa les étrangers exerçant un art ou une profession utiles et désireux de se fixer en Illyrie. Mais l'Autriche défendit à plusieurs reprises l'émigration de ses ouvriers dans les Provinces Illyriennes ², et la suppression des anciennes corporations d'artisans souleva des protestations.

En somme, dans le domaine de l'industrie, c'est bien le côté négatif qui prédominait. Mais cela avait aussi un bon côté. Des industries, développées artificiellement dans d'autres pays par le système continental, tombèrent après la chute de celui-ci. L'Illyrie n'eut pas à souffrir de telles conséquences, puisqu'il n'y eut pas de développement industriel excessif. Ce qui disparut avec le système, en Illyrie, ce fut le commerce avec le Levant, développé artificiellement.

4. *Les routes et les postes.*

Les mesures concernant les voies de communication en Illyrie, étaient inspirées par la même idée qui guidait celles qui étaient relatives aux douanes : faire des Provinces Illyriennes le pays de transit par excellence pour le commerce franco-levantin. Se procurer une voie de terre en Turquie, puisque la mer était fermée, c'était le but principal, auquel s'ajoutaient encore des considérations de nature stratégique. On pensait aussi au profit du commerce et des communications intérieures, mais c'était en second lieu.

Les routes et la navigation intérieure étaient les points principaux de cette idée dominante. Les postes y participaient surtout en ceci que la poste illyrienne avait à préparer la création de la poste française en Turquie. Les travaux concernant les canaux, le dessèchement des marais, et les ports commerçants étaient moins importants en Illyrie. Mais comme ils dépendaient, avec les routes et la navigation intérieure, de la même administration des ponts et chaussées, il convient de les traiter également ici.

A. — Les routes.

En contemplant la carte des routes illyriennes ³, on voit, au premier coup d'œil, que la densité de leur réseau était très différente dans les diverses provinces.

¹ AML, 5, n° 16.

² AEZ.

³ V. carte I.

La Carniole et la Carinthie étaient très bien pourvues de routes ; la Croatie civile suffisamment ; la Croatie militaire en avait moins ; l'Istrie, la Dalmatie et le territoire de Dubrovnik en étaient presque dépourvus. Pellenc, par exemple, se plaignait¹ de ce qu'une partie de l'Istrie ex-vénitienne ne pouvait faire arriver ses denrées au seul chemin qui conduisait de ces contrées à Trieste, et que les voies de transport des denrées autrichiennes jusqu'à la mer se bornaient à la route de Trieste et à celle de Rijeka, toutes deux assez récentes.

Cette différence de densité était, en partie, la conséquence du profil du terrain : certaines régions pouvaient offrir aux communications de longues vallées, les autres étaient séparées des pays voisins par des chaînes de montagnes difficiles à franchir². En Istrie et en Dalmatie s'ajoutait encore le principe de l'administration vénitienne qui faisait tous les transports par mer, et qui, d'ailleurs, n'avait point d'intérêt à développer ses colonies³.

La même raison explique aussi les différentes besognes du gouvernement illyrien : en Carniole et en Carinthie, réparations des dégâts causés par la guerre et les événements, entretien des routes et du chemin de halage de la Save ; en Croatie civile, de même, entretien des routes et des chemins de halage de la Save et de la Kupa ; en Croatie militaire, d'autre part, et surtout en Istrie, en Dalmatie et à Dubrovnik, constructions de routes neuves, d'autant plus nécessaires que la mer fermée empêchait les communications accoutumées. C'est dans ces nouvelles routes que se révèle principalement l'idée directrice dont nous avons parlé. Pour le littoral, s'ajoute l'entretien des ports de commerce, peu considérable dans ce temps de stagnation de la navigation. En comparant le réseau des routes de l'Illyrie avec celui que montre une série de cartes des postes, parue en 1804 à Vienne⁴, on peut constater la tendance du développement.

En dehors des travaux, pour ainsi dire réguliers, qui ont été faits, il y avait encore plusieurs grands projets, nécessaires et utiles. Mais les finances toujours précaires du gouvernement illyrien n'en permettaient pas l'exécution, à l'exception toutefois des travaux intéressant le commerce levantin et l'administration, comme par exemple le lazaret et le pont de Kostajnica ou la grand'route Napoléon, de Ljubljana à Dubrovnik.

Si, en dépit de ressources modiques, on put tant faire, ce fut

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 28.

² J. Cvijić, *La Péninsule balkanique*, pp. 20-25.

³ P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 268.

⁴ Bibliothèque d'État de Ljubljana.

surtout grâce au concours de la population qui, là, pour une fois, coopéra, et même avec empressement, avec le gouvernement. C'est qu'alors, il ne s'agissait pas de mesures dictées de loin, qui ne la touchaient pas ou portaient même dommage à ses intérêts, mais de mesures qui lui procuraient des avantages et qu'elle comprenait. Ainsi s'explique, par les ordres du gouvernement et le concours de la population, le beau développement des routes illyriennes que tous les écrivains de cette époque ont reconnu. Lopašić ¹ compare l'administration illyrienne à l'administration française en Dalmatie, qui faisait, en 7 ans, plus que les Vénitiens en 4 siècles.

Le commerce levantin, éphémère, pouvait tomber ; les routes qui y étaient destinées, n'en perdaient pas leur valeur intrinsèque.

Le 1^{er} avril 1810, l'ingénieur ordinaire Jean Louis Blanchard, fut envoyé en Illyrie pour assumer la direction des ponts et chaussées. Marmont le nomma, par arrêté du 18 octobre, ingénieur en chef des Provinces Illyriennes, avec le rang de colonel ; le 1^{er} mars 1813, il devint ingénieur en chef de 2^e classe et dirigea les travaux jusqu'à la fin de l'Illyrie ². Ce que Pellenc rapporte sur lui n'est guère favorable ³ : on dit peu de bien de Blanchard et on n'a pas dans le pays une grande opinion de son mérite. Mais, n'ayant pu le juger par lui-même, Pellenc se contente de dire que l'Illyrie aurait besoin, dans cette partie de son administration, d'un homme de premier ordre.

Marmont fixa la première organisation du corps des ingénieurs des ponts et chaussées d'Illyrie par l'arrêté du 5 juillet 1810 ⁴. Ce corps se composa de 14 membres : 1 ingénieur en chef directeur, 1 ingénieur ordinaire adjoint, 5 ingénieurs ordinaires dont 2 chefs de division, 5 sous-ingénieurs pour le service ordinaire, 2 sous-ingénieurs pour le service des îles et de la navigation intérieure, et pour le service extraordinaire. Les provinces formaient deux divisions, mais sans la Croatie militaire, qui fut soumise à un régime particulier, fixé par arrêté du 2 juin. Les ingénieurs de la Croatie militaire, ayant un grade militaire, ne faisaient pas partie de ce corps. L'ingénieur en chef résidait à Ljubljana ; les ingénieurs

¹ R. Lopašić, *Karlovac*, p. 82.

² AN, ++ F, 111681 (doss. Blanchard). Jean Louis Blanchard. Né à Verson, département du Calvados, en 1774, nommé ingénieur ordinaire au Canal de la Loire en 1804, envoyé à Apt, département de Vaucluse en 1805, passé au département de Liamone en 1807 ; admis à la retraite le 1^{er} septembre 1839, décédé le 25 septembre 1863.

³ AN, AF^v, 1713, n^o 37.

⁴ AHG, E 14, 32.

ordinaires, chefs de division, à Trieste et à Zadar ; les autres ingénieurs et les sous-ingénieurs, dans les chefs-lieux des intendances. Le conseil des ponts et chaussées, composé du directeur, de l'ad-joint, d'un des ingénieurs divisionnaires, et d'un sous-ingénieur comme secrétaire, examinait les plans, les projets, les mémoires et les comptes ; il s'assemblait une fois par semaine. Les traitements allaient de 1.500 à 8.000 francs, les frais de bureau et de voyage de 2.000 à 5.600. Tous les membres du corps devaient avoir un cheval. L'organisation prit corps le 1^{er} septembre.

Le décret du 15 avril 1811 donna peu de détails sur l'organisation des ponts et chaussées (art. 121-126) :¹ un inspecteur divisionnaire devait résider à Ljubljana et être membre du petit conseil, avec, sous ses ordres, les ingénieurs attachés à chaque province. Il correspondait avec le directeur général des ponts et chaussées, à Paris, par l'intermédiaire de l'intendant général. Le budget, arrêté par l'intendant général et approuvé par le gouverneur général, devait être envoyé au ministre de l'intérieur et soumis à l'approbation de l'Empereur. Les projets relatifs aux constructions nouvelles ou grandes constructions seraient adressés préalablement par le gouverneur général au ministre de l'intérieur, pour être renvoyés au directeur général, discutés par le conseil général à Paris, et soumis à l'approbation impériale.

Blanchard fit tout le temps service d'inspecteur divisionnaire, et s'occupa à plusieurs reprises aussi des travaux de la Croatie militaire, quoique ceux-ci fussent confiés aux ingénieurs du génie. La décision sur l'envoi des projets au conseil général à Paris lui causa assez d'embarras : le conseil général lui renvoya maint projet pour vice de forme. Mais sa correspondance avec le directeur général des ponts et chaussées, le comte Molè, nous donne la plupart des documents, pour ce chapitre de la vie de l'Illyrie.

Les autres membres du corps des ingénieurs de l'Illyrie étaient presque tous du pays. Dans diverses pièces on trouve les noms suivants : Fabulet, ingénieur de la Carniole et architecte de Ljubljana ; Ignace Prager, maître-maçon, suppléant de Fabulet à Ljubljana ; Poll, ancien directeur de l'administration des bâtiments ; Pierre Nobile, ingénieur en chef d'Istrie et de Croatie civile à Trieste ; Ignace Trina, ingénieur ordinaire à Trieste ; Petronio, ingénieur ordinaire d'Istrie ; J. Candido et Joseph Bernt, ingénieurs ordinaires à Rijeka ; Orešković et baron Portner, ingénieurs ordinaires à Karlovac ; Zavoreo, ingénieur en chef de

¹ A. Dimitz, *Bau-Gegenstände...*, pp. 38-39 ; P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 365-366.

Dalmatie ; Tironi, ingénieur ordinaire de Dalmatie ; Vitelleschi, ingénieur ordinaire à Dubrovnik ; capitaine Cervus, directeur des bâtiments militaires et des routes des 4 régiments du généralat de Karlovac, et Ch. Moor, ingénieur pour les bâtiments militaires et les routes des 2 régiments « Banals », nommés, le 4 janvier 1810, par Marmont ¹. A côté de Cervus, travaillaient encore Menini et Božičević, officiers du génie.

La sphère d'activité des ingénieurs illyriens était très vaste. A quelques exceptions près, tout était à la charge du gouvernement — et des communes — et les ressources dont on disposait étaient les fonds du budget et les corvées.

600.000 francs furent affectés, le 26 février, pour 1811, sur les fonds généraux, aux travaux des ponts et chaussées en Illyrie ; 550.000 francs, le 6 mars, pour 1812 ; et 550.000 francs, le 22 mars pour 1813 ². Ce n'était pas beaucoup, ou plutôt ce n'était pas assez.

Chabrol, en envoyant, le 19 décembre 1812, au comte Molè, un plan général des routes, divisées en 3 classes, se plaignit ³ que le décret du 15 avril n'établissait pas de centimes départementaux, de sorte qu'on avait dû imputer les dépenses sur les fonds généraux, les communes n'ayant aucune ressource. En Dalmatie, et dans la province de Dubrovnik, celles-ci avaient à peine de quoi payer un secrétaire, indispensable dans un pays où la majorité ne savait ni lire ni écrire, n'entendait ni l'allemand, ni le français, ni l'italien, et « ne parlait qu'une langue carnolienne ou illyrienne », inconnue de tous les agents supérieurs de l'administration. Il n'y avait donc, ni dans les centimes départementaux, ni dans les centimes communaux, aucune ressource suppléant aux fonds crédités pour les ponts et chaussées. Seules les corvées et prestations en nature y suppléaient. La journée d'homme était payée de 30 à 50 centimes, celle de chariot 1 franc ; suivant les prix de France, cela équivalait à 10 ou 12 francs. Dans les routes de 3^e classe, l'administration n'avait à faire que les dépenses pour l'achat de poudre et d'outils, et quelquefois pour des distributions de pain et de sel, mesures d'humanité et de justice dans des pays, où, comme en Dalmatie, l'habitant vivait, la moitié de l'année, d'écorces d'arbres et de racines. 600.000 francs en Illyrie représentaient plus de 4 millions de travaux, d'après les prix de France.

¹ B. Boppe, *La Croatie militaire*, p. 29.

² AN, AF^{IV}, pl. 4126, 7 ; 5072, 1 ; 5998-6002, 15.

³ AN, F¹⁴, 1030, 2^e d.

Chabrol espéra qu'on approuverait cette dérogation au décret du 16 décembre 1811, suite nécessaire de l'organisation administrative de ces provinces et du système d'exception qu'on y maintenait. Le mode d'entretien prescrit n'avait pas non plus été adopté, parce qu'on ne trouvait — et ne pourrait trouver de longtemps — ni fournisseurs ni entrepreneurs, car ceux qui s'étaient présentés en Dalmatie de 1806 à 1810 étaient ruinés par l'arriéré ; et parce que la population, si elle obéissait à l'administration qu'elle respectait, n'obéissait pas à l'entrepreneur. A titre d'exemple, citons le décret du 26 décembre 1811¹, autorisant le remboursement de 226.939 francs avancés par l'administration de la guerre pour fourniture de pain aux paysans employés aux travaux des routes — en 1808-09.

En 1810, on employa même les corvées de l'année 1809, en les payant 11 kr. par homme. Le 9 août 1810, Marmont fixa à 3 classes la journée de travail pour tous les cercles de l'Illyrie : 3 francs, 2 francs et 1 franc².

On comprend que les communes aient essayé de se débarrasser de ce fardeau, et il y eut bon nombre de demandes d'exemption, en général refusées. Le 20 août 1812, l'intendant de la Carniole, des Mallets, décida, par arrêté, qu'aucune commune ne serait admise à racheter ses corvées. Et le 18 mars 1813, un autre arrêté³ du même intendant répartit ainsi les corvées : l'ingénieur en chef adressait l'état des corvées à l'intendant qui, après l'avoir visé, l'envoyait avec les bons des corvées aux subdélégués ou aux maires. Les maires convoquaient les corvéables. Les chefs d'atelier ou les conducteurs des travaux faisaient l'appel matin et soir et inscrivaient le nombre des journées sur les bons. Des garnisaires étaient envoyés chez ceux qui ne venaient pas. Les corvéables éloignés recevaient le prix d'une journée de travail pour un jour de voyage ; les communes éloignées pouvaient se racheter. Le prix d'une journée d'homme était de 50 centimes, d'une journée de char, de 1 franc. Chaque trimestre, l'ingénieur en chef établissait l'état des journées de corvée, les conducteurs en recevaient le montant et le répartissaient en présence du maire en retirant les bons. L'ingénieur en chef adressait les états de trimestre à l'intendant général.

Enfin, les routes communales provoquaient de multiples procès entre les communes respectives⁴.

¹ AN AFIV, pl. 4840, 28.

² APL, 49.

³ APL, 44.

⁴ AGG, G, 780.

Après ces indications sur le personnel des ponts et chaussées en Illyrie et les moyens dont disposait cette administration, et avant d'entrer dans les détails de ses travaux, il est bon de se faire une idée générale du réseau des routes illyriennes dont elle avait à s'occuper. On peut consulter le plan déjà mentionné, le « Tableau des routes impériales des Provinces Illyriennes divisées en 3 classes », établi le 20 novembre 1812 par Blanchard ¹. La division est conforme au décret du 16 décembre 1811, modifié par le décret du 15 avril 1811, c'est-à-dire : 1^o routes de grande importance commerciale ; 2^o routes qui aboutissent à des chefs-lieux de subdélégation, d'utilité nationale ; 3^o routes sans intérêt général, qui doivent être entretenues par les communes. Le tableau contient 5 rubriques : numéro des routes, désignation des routes, provinces qu'elles traversent, lieux principaux où elles passent, observations. Vu son importance, nous le publions intégralement ci-dessous (pp. 86-89). Les observations qu'appelle l'examen du réseau qui nous est ainsi présenté sont les suivantes.

Dans ce réseau, la route Louise est la seule qui ne fût pas à la charge du gouvernement ; et, par conséquent, nous en parlerons d'abord, à part. Elle ne faisait pas non plus partie du plan du gouvernement, mais avait un tout autre but. Cependant, le prince Dietrichstein, délégué de la Société qui la construisait, plaida sa cause avec beaucoup d'énergie et avec succès, auprès de Marmont, à Ljubljana, et auprès de Napoléon, à Paris ².

La Société royale hongroise de navigation, qui construisait la route Louise, avait pour but particulier de créer des relations commerciales hongroises avec l'Adriatique, et, dans cette intention, s'était proposé de construire, à ses frais, une route de Karlovac aux ports de Rijeka, Bakar et Kraljevica. Pour cela, elle avait reçu le 27 février 1807, du gouvernement autrichien, plusieurs privilèges, et la propriété de la route pour 50 ans. Ses actionnaires appartenaient presque tous à l'aristocratie hongroise et croate : le prince de Dietrichstein, le prince Jean Lichtenstein, le prince Nicolas Esterházy, le comte Schaffgotsch, l'évêque de Zagreb Maximilien Vrhovac, le comte d'Aspremont, la comtesse d'Aspremont, le comte Charles Batthyány, le comte Jean Harrach, le baron Vukasović, le baron Wimmer.

¹ AN, F¹⁴, 1030, 2^e d. ; grandeur du plan environ 100 × 150 ; les routes sont en 3 couleurs : le rouge signifie route de 1^{re} classe ; le bleu, route de 2^e classe ; le jaune, route de 3^e classe. Voir la carte I où les routes sont tracées d'après les indications de ce plan.

² Documents suivants AFV, Illyrien, 16.

TABLEAU DES ROUTES IMPÉRIALES DES PROVINCES ILLYRIENNES
DIVISÉES EN 3 CLASSES.

<i>Routes de 1^{re} classe.</i>			
1	Route de Ljubljana en Tyrol par Beljak et Lienz.	Carniole. Carinthie.	Ljubljana, Kranj, Naklo, Zabreznica, Jesenice, Dovje, Kranjska gora, Podkoren. Pod-Vetrovom, Beljak, Paternion, Sachsenburg, Oberdrauburg, Lienz, Sillian (Innichen).
2	Route de Ljubljana à Vienne par Trojane.	Carniole.	Ljubljana, Črnuče, Krašnja, Sv. Ožbalt, Trojane.
3	Route de Ljubljana à Kostajnica par Samobor.	Carniole. Croatie civile. Croatie militaire.	Ljubljana, Šmarje, Višnja gora, Trebnje, Novo mesto, Kostanjevica. Samobor, Gorica, Lekenik. Petrinja, Kostajnica.
4	Route de Ljubljana à Pula par Trieste	Carniole. Istrie.	Ljubljana, Postojna, Razdrto, Trieste, Sv. Anton. Buzet, Pazin, Žminj, Sv. Vinčenat, Vodnjan, Galinjan, Pula.
5	Route de Ljubljana en Albanie par Rijeka, Dubrovnik et Kotor, ou route Napoléon.	Carniole. Croatie civile. Croatie militaire. Dalmatie. Dubrovnik.	Ljubljana, Postojna, Zagorje, Trnovo, Lipa. Rijeka, Bakar, Novi, Senj. Otočac, Perušić, Gospić, Gračac. Knin, Vrlika, Senj, Trilje, Vrgorac, Tar Norin. Dubrovnik, Erceguovi, Kotor, Budva.
6	Route de Ljubljana en Italie par Opčine et Tržič.	Istrie.	Opčine, Sv. Križ, Devin, Tržič, Zagraj.
		Elle s'embranchement à Postojna avec la route de Ljubljana à Pula, n ^o 4.	
		Elle s'embranchement à Opčine avec la route de Ljubljana à Pula n ^o 4.	

Routes de 2^e classe.

7	Route de Ljubljana à Gorica par Razdrto.	Carniole. Istrie.	Ljubljana, Razdrto, Vipava, Ajdovščina, Črniče, Gorica.	Elle s'embranchement à Razdrto avec la route de Ljubljana à Pula, n° 4.
8	Route de Ljubljana à Salzbourg.	Carinthie.	Spital, Gmünd, Mühlbad (Salzbourg).	Elle s'embranchement à Spital avec la route de Ljubljana au Tyrol, n° 1.
9	Route de Ljubljana à Celovec (Klagenfurt) par Tržič.	Carniole.	Ljubljana, Naklo, Tržič, Sv. Ana (Celovec) (Klagenfurt).	Elle s'embranchement à Naklo avec la route de Ljubljana au Tyrol, n° 1.
10	Route de Ljubljana à Zagreb.	Croatie civile.	Le pont de Zagreb (Zagreb).	Elle suit la route de Ljubljana à Kostajnica, n° 3, jusqu'à Remetinec.
11	Route de Ljubljana à Zadar.	Dalmatie.	Ostrovica, Benkovac, Zemunik, Zadar.	Elle s'embranchement avec la route de Ljubljana à l'Albanie, n° 5, avant d'arriver à Knin.

Routes de 3^e classe.

12	Route de Trieste à Rijeka par Materija et Lipa.	Istrie.	Trieste, Bazovica, Materija, Lipa.	Elle fait partie de la route de Ljubljana à Pula, n° 4, depuis Trieste, jusqu'au moulin à vent de Trieste : elle s'embranchement avec la route de Ljubljana à l'Albanie, n° 5, à Lipa.
13	Route de Ljubljana à Zalog.	Carniole.	Ljubljana, Sv. Peter, Zalog.	
14	Route de Kranj en Carinthie.	Carniole.	Kranj, Visoko, Oševček.	
15	Route de Trieste à Koper.	Istrie.	Trieste, Vrh sv. Mihaela, Koper.	Elle fait partie de la route de Ljubljana à l'Albanie, n° 5, depuis Trieste à Sv. Mihael.
16	Route de Trieste à Beljak par Devin et Gorica.	Istrie. Carinthie.	Trieste, Devin, Jamlje, Miren, Gorica, Kanal. Vrata, Podklošter, Rikarja ves, Beljak.	Elle s'embranchement à Devin à la route d'Italie, et à Rikarja ves à celle de Ljubljana au Tyrol, n° 1

17	Route de Rijeka à Pazin par l'Učka.	Croatie civile. Istrie.	Rijeka, Kastav, Frančiči, Vranja, Novaki, Pazin.	Elle s'embranche à Kastav avec la route de Ljubljana à l'Albanie, n° 5, et finit à Novaki, où elle rencontre la route de Ljubljana à Pula, n° 4.
18	Route de Pazin à Rovinj.	Istrie.	Pazin, Žminj, Kanfanar, Bale, Rovinj.	Elle s'embranche à Žminj avec la route de Ljubljana à Pula, n° 4.
19	Route de Rijeka à Zagreb par Karlovac ou route Louise.	Croatie civile.	Rijeka, Lokve, Severin, Modruš potok, Karlovac, Jasaka, Rakov potok (Zagreb).	Elle s'embranche à 11 milles (à 2,144 m.) au delà de Rakov potok à la route de Ljubljana à Kostajnica, n° 3. Elle sera à la charge de la société hongroise qui l'a faite jusqu'en 1841.
20	Route de Karlovac à Sisak.	Croatie civile.	Karlovac, Sela, Odra, Sisak.	Elle fait partie de la route de Ljubljana à Kostajnica, n° 3.
21	Route de Novo mesto à Karlovac par Metlika.	Carniole. Croatie civile.	Novo mesto, Metlika. Ribnik, Modruš potok, Karlovac.	Elle s'embranche avec la route n° 3, et finit à Modruš potok, où elle rencontre la route Louise, n° 19.
22	Route de Karlovac à Senj ou route Joséphine.	Croatie civile. Croatie militaire.	Karlovac. Generalski stol, Josipdol, Jezerane, Žuta Lokva, Senj.	Elle est presque tout entière dans la Croatie militaire.
23	Route de Karlovac à Kostajnica.	Croatie civile. Croatie militaire.	Karlovac. Rakovac, Vojnić, Vrginmost, Glina, Petrinja, Kostajnica.	Elle s'embranche à Petrinja avec la route de Ljubljana à Kostajnica, n° 3, et est presque tout entière dans la Croatie militaire.
24	Route de Beljak à Celovec (Klagenfurt).	Carinthie.	Beljak, Suha, Vrba, Celovec (Klagenfurt)	

25	Route de Zadar à Split.	Dalmatie.	Zadar, Ostrovica, Skradin, Šibenik, Trogir, Split.	Elle s'embranche à Ostrovica avec la route de Ljubljana à Zadar, n° 11.
26	Route de Knin à Split.	Dalmatie.	Knin, Drniš, Split.	Elle s'embranche avec la précédente, n° 25.
27	Route de Sinj à Split.	Dalmatie.	Sinj, Klis, Solin, Split.	Elle s'embranche avec la route de Zadar à Split au pont de Solin.
28	Route de Katuni à Makarska.	Dalmatie.	Katuni, Zadvarje, Makarska.	Elle s'embranche à Katuni avec la route Napoléon, n° 5.
29	Route de Katuni à Omiš.	Dalmatie.	Katuni, Zadvarje, Omiš.	Elle s'embranche à Zadvarje avec la précédente, n° 28.

La cession de l'Illyrie trouva la route Louise inachevée. Le traité de Vienne recommanda la Société à la bienveillance de Napoléon, et, le 17 novembre 1809, le général Guillemont, commissaire français, chargé de prendre possession des Provinces Illyriennes, autorisa la Société à percevoir les droits de péage établis, et accorda le maintien provisoire de ses privilèges. Le 29 janvier 1810, la Société nomma le prince François Joseph de Dietrichstein comme délégué pour obtenir du nouveau gouvernement français la confirmation de ses privilèges.

En août et en septembre 1810, Dietrichstein s'assura, d'abord à Vienne, chez Metternich, de l'appui du gouvernement autrichien auprès de l'ambassadeur de France à Vienne, Otto, et auprès de l'ambassadeur d'Autriche à Paris, le prince de Schwarzenberg. En octobre et en novembre, il était déjà à Ljubljana, où il négocia avec Marmont et Belleville, au moyen d'un grand nombre de lettres, de propositions et de projets. Il obtint l'arrêté du 27 octobre, qu'il est inutile de reproduire ici, puisque ses décisions ne différaient que peu du décret postérieur. Le 6 novembre, Dietrichstein prit l'engagement que la Société, dès qu'elle aurait reçu la confirmation impériale, achèverait la route le plus tôt possible, en un, deux ou trois ans. Si elle ne pouvait pas l'achever totalement en 1811, elle devrait la terminer au moins dans la demi-largeur normale, 13 pieds (à 0 m., 325) au lieu de 26. Marmont déclara plus tard dans ses Mémoires ¹ que c'était un travail ma-

¹ *Mémoires*, III, pp. 430-431.

gnifique, que la demande de Dietrichstein était juste, et que c'était aussi l'intérêt du gouvernement illyrien ; et il se vanta que tout ait été réglé en deux mois.

Entre temps, Schwarzenberg avait déjà transmis la réclamation des propriétaires de la route Louise à Paris. Napoléon écrivit le 20 octobre à Champagny ¹ de dire à Schwarzenberg qu'il se ferait rendre compte de cette affaire qui, à première vue, lui paraissait extrêmement intéressante. Dietrichstein, ayant obtenu à Ljubljana tout ce que le gouvernement illyrien pouvait donner, se rendit également à Paris.

Sur la base de l'arrêté de Marmont et de la soumission de Dietrichstein, le décret du 14 décembre ² confirma, jusqu'au 1^{er} janvier 1851, la Compagnie formée pour la construction de la route Louise (à charge d'achever la route à la largeur de 26 pieds (à 0 m., 325) avant trois ans, et de pratiquer, avant un an, un passage de 13 pieds (à 0 m., 325) sur les parties non achevées) dans la jouissance des droits de péage sur les blés et les bestiaux, accordés par l'acte de concession du 27 février 1807, et fixa le tarif de ces droits.

La Société fut autorisée à construire des auberges. Si l'emplacement nécessaire n'était pas propriété particulière, il lui serait cédé gratuitement ; les terrains appartenant à des particuliers lui seraient cédés de gré à gré. Les bois nécessaires aux premières constructions, en 1811, seraient livrés gratuitement par les forêts impériales. Les auberges établies sur la route Louise ne seraient assujetties ni à la contribution foncière, ni à la contribution mobilière, ni à celle des portes et fenêtres, ni aux patentes, pendant toute la durée du privilège, mais soumises aux droits sur la consommation. Dans les endroits où les bois, à 50 toises (à 1 m. 949) de distance de chaque côté de la route, ne seraient pas encore coupés, les propriétaires seraient tenus de les abattre, aux frais de la Société s'ils renonçaient au bois. Les bois domaniaux seraient abattus aux frais de l'administration forestière. Toute dégradation de barrières, de parapets, de murs de soutènement, etc., était défendue, sous peine d'amende égale au double du dommage, et d'emprisonnement en cas de récidive. Étaient exemptés de péages les troupes, les chariots des malades, les courriers du gouvernement, tout agent militaire ou civil du gouvernement, et les transports d'effets du gouvernement.

¹ L. de Brotonne, *Lettres inédites...*, n° 702.

² *Bulletin*, IV, 335-6243. AN, AF^{IV}, pl. 3912, 2, décret et rapport de Gaudin, du 28 novembre 1810.

Comme rapporteur du décret, Gaudin avait appelé la route Louise, tracée à travers les montagnes, une des plus belles de l'Europe. Elle n'avait que 4 pouces (à 2 cm. 7) par toise (à 1 m. 949) de pente et était beaucoup plus praticable que la route Caroline, construite par l'État dans les mêmes intentions, mais qui était très difficile et beaucoup plus longue. La Société y avait déjà dépensé 2.400.000 francs, et pour l'achever, devait y consacrer encore environ 2.000.000 de francs.

Munie de la confirmation impériale, la Société Louise put tranquillement achever son travail. La municipalité de Karlovac fit quelques difficultés, mais elle trouva toujours l'appui des intendants Vienney et Contades ¹.

Le *Télégraphe Officiel* publia plusieurs avis de la Société ² : la direction vendit, le 11 juillet 1811, à Rijeka, un moulin et plusieurs maisons sur la Rečina, et le 18 juillet, à Karlovac, des carosses, des chevaux et des instruments, signe que les travaux s'approchaient de la fin. Enfin, le 1^{er} décembre, elle avisa les négociants et les voyageurs que la route était entièrement terminée, que des hôtelleries commodas les attendaient le long de la route, et que les droits seraient perçus à des stations déterminées.

D'après le développement que nous avons vu, on doit dire que le gouvernement français a favorisé extraordinairement la route Louise, quoique celle-ci ne servit pas la nouvelle ligne commerciale Ouest-Est, mais l'ancienne ligne commerciale Nord-Sud, qui n'était pas précisément favorisée par le gouvernement illyrien. Mais la Société Louise avait employé tous les moyens possibles.

Nous pouvons maintenant revenir à l'ensemble du réseau total et entrer dans le détail des travaux, exécutés dans les années successives.

En 1810, le service n'était pas encore tout à fait organisé, et les travaux devenus nécessaires soulevaient alors des récriminations de la part des diverses administrations, qui ne s'entendaient pas pour se partager les réparations à faire.

Le pont de la Save, près de Črnuče, fut endommagé en janvier par les hautes eaux. En février, un nouveau chemin de halage devint nécessaire par suite du changement du cours de ce fleuve. Le mois suivant, le pont sur la Kokra fut détruit, la route endommagée, et toute communication avec la Basse-Carinthie interrompue ; en avril, le passage de la Save fut rendu impossible à cause

¹ AMK, 2 octobre 1810, 28 juin 1811.

² TO, 1811, 51, 62, 103.

de la crue, et les relations avec Vienne interrompues, pendant quelque temps on dut diriger la poste par Kranj ¹. Des réparations devinrent également nécessaires, en mars, au pont de Karlovac, et en avril, à la route Ludovica, près de Dubovac. L'ingénieur Orešković, directeur de la vieille route Caroline, rapporta le 28 août à la municipalité de Karlovac qu'il avait fait ouvrir 3 carrières près de Dubovac, pour fournir les pierres pour la route de Banija. L'intendant Vienney écrivit en août à la municipalité d'améliorer les mauvaises routes qui empêchent la communication et la circulation des voyageurs ; il s'était informé auparavant auprès du juge Gerlić du mode de réparation des routes, aux frais publics, en Croatie civile, avant la cession. En octobre, le pont de la Kupa à Karlovac fut réparé ². De son côté, l'Autriche faisait construire ou réparer le chemin sur la rive gauche de la Save, afin de ne pas toucher au territoire illyrien ³. Enfin, des améliorations furent faites à la Save, près de Prusnik ⁴.

Avec l'année 1811, le service des ponts et chaussées devint régulier. Sur les sommes déjà citées dont il disposait, la part du lion échut toujours aux routes, tandis que des sommes moindres furent affectées aux autres branches du service. Il convient d'abord de parler de celles-ci, pour pouvoir s'occuper ensuite, sans interruption, des travaux les plus importants.

Sur le budget de 1811, 77.200 francs étaient destinés à la navigation intérieure, 12.000 au dessèchement des marais et aux canaux, 68.600 aux ports de commerce et aux ouvrages imprévus ; en somme 157.800 des 600.000 francs accordés ⁵. Ce n'était qu'un minimum. Blanchard avait beaucoup de projets ⁶.

Il y aurait eu à faire de grands travaux en Dalmatie, pour rendre navigable la rivière de la Zrmanja jusqu'à Obrovac, et pour régler le cours de la Krka, encombrée de nombreux barages, ainsi que celui de la Cetina, dans les marais de la Neretva ; mais les dépenses auraient été si énormes que Blanchard ne proposa que de faire lever les plans. Pour ces travaux, il en fut de même toutes les années suivantes. On projeta davantage pour le canal de Pag, nécessaire à l'exploitation des sels de Pag. Blanchard proposa même l'ouverture d'un second canal de navigation, pour améliorer les salines.

¹ AGL, actes de 1810.

² AMK, actes de 1810.

³ AGG, registre 1811.

⁴ Ami, *Grad Prusnik v Zasavju* (Le château de Prusnik à la Save), *Jutro* (Le Matin), 1930, n° 33.

⁵ AN, F¹⁴ 1030, 1^{er} d., 13 mars 1811.

⁶ *Ib.*, 12 mars 1811.

En Carniole, la Save était navigable depuis Zalog, mais embarrassée par plusieurs chutes, particulièrement par celle de Prusnik. Pour remonter le fleuve, les bateaux étaient tirés par des hommes et par des chevaux sur les chemins de halage à droite ou à gauche. On répara le chemin de halage, mais on ne fit rien, cette année, à la Ljubljana, facilement navigable, ni à la Krka, seulement flottable. Près de Ljubljana s'étendaient de grands marais. Déjà en 1779, un canal — le canal de Gruber — avait été creusé, mais qui n'avait pas produit tous les résultats souhaités. On ne s'occupa alors que des plans et des nivellements.

Dans la Croatie civile, la Kupa, flottable depuis Brod, navigable depuis Karlovac, très utile aux deux Croaties pour le transport des bois, des grains, etc., venant du Banat et de Belgrade, possédait des chemins de halage construits par une société hongroise, qui en avait reconnu les avantages. Des réparations étaient proposées pour ces chemins, ainsi que pour ceux de la Save. Le territoire entre la Kupa et la Save était souvent inondé par les eaux de la Save et attendait encore des mesures de secours.

Quant à la Carinthie, on ne proposa que la levée du plan de la Zilja, sans navigation fixe, et de celui de la Drave, navigable depuis Oberdrauburg, servant de voie de transport pour le bois, le charbon, le fer et le plomb en Hongrie, et assurant les communications entre la Carinthie et la Carniole, grâce, surtout, à sa hauteur d'eau toujours suffisante ; mais, comme il n'y avait pas de chemin de halage, les bateaux ne la remontaient pas. L'assèchement des marais d'Osoje et de Tresdorf aurait exigé de grandes dépenses ; Blanchard proposa d'en charger une société privée.

En Istrie, à la Soča, navigable dans la Zdoba, des levées étaient à fortifier et à rehausser ; mais rien ne fut fait aux autres petites rivières de cette province.

Blanchard termina son exposé en disant que, parmi les rivières de l'Illyrie, la Save était la plus importante, surtout pour le commerce du Levant. On comptait, à cette époque, 50 bateaux qui faisaient chaque année ordinairement 5 à 6 voyages de Sisak à Zalog, ce qui donnait 250 bateaux montants. Le commerce du Levant pourrait en fournir le même nombre. On pouvait donc présumer qu'il y aurait annuellement 500 voyages en temps de paix. Les sinistres étaient, ordinairement, de trois bateaux en deux ans.

Pour cette navigation de la Save, déjà si importante en soi ¹, et

¹ Sur l'importance de la navigation de la Save, voir. J. Vrhovec, *Čolnarji in brodniki...* (Bateliers et bachoteurs...), pp. 126-143.

encore plus importante aux yeux du gouvernement à cause du commerce levantin, un arrêté de Bertrand, du 25 juillet 1811 ¹, établit à Ljubljana, sous la protection et la surveillance immédiate du gouvernement, une Compagnie d'assurances pour la navigation depuis Sisak jusqu'à Zalog.

Le fonds de la caisse d'assurance fut fixé à 150.000 francs, à fournir par les actionnaires, partie en numéraire, partie en immeubles, le maximum des assurances, pour les marchands, à une valeur de 15.000 francs par chargement; le taux de la prime de 1 à 2 % selon les saisons et d'après des époques à déterminer. L'acte de société devait être soumis à l'approbation du gouvernement qui pouvait nommer un commissaire chargé de suivre les opérations de la direction. Un règlement devait être rédigé, auquel tous les bateaux seraient assujettis. Tous les travaux sur la Save continuaient d'être à la charge du trésor public ; mais, pour procurer au gouvernement le remboursement de ces avances, il serait établi un droit de navigation sur la Save dont un arrêté postérieur déterminerait le tarif.

Un second arrêté, du 14 juillet 1812 ², approuva l'acte de société, passé le 18 janvier devant notaire.

La Compagnie était autorisée à exiger une caution de 130 francs pour chaque bateau qu'elle assurait, 50 francs au moment de la délivrance de la carte d'assurance, et 12 francs pour chaque jour de voyage entrepris, jusqu'à 130 francs. Chaque bateau accepté recevait de la Compagnie un numéro. Tout bateau proposé était visité par les agents de la Compagnie, qui pouvaient le refuser ou l'accepter. La cargaison fixée ne pouvait être augmentée, sous peine d'amende de 130 francs, à payer à la Compagnie. La caution portait 5 % d'intérêt, et était remboursée — capital et intérêts — pour tout bateau. Elle était une garantie contre la négligence et l'imprudence des bateliers. Aux voyageurs il était défendu d'allumer du feu, pendant la nuit, sur le bateau. Tout bateau empêché de continuer son voyage devait en aviser la Chambre d'assurance ou ses préposés, à Zagreb ou à Sisak. En cas de péril, il devait demander secours au lieu le plus voisin. Tout bateau devait porter secours à un autre. La Compagnie était aussi autorisée à assurer, aux mêmes conditions, les bateaux autrichiens employés à la navigation de la Save.

En 1812 furent approuvés : pour la Croatie civile, 13.400 francs pour l'entretien et les réparations à la Save et à la Kupa ; pour

¹ AN, F⁴, 1030, 1^{er} d.

² AML, 1, n^o 35.

l'Istrie, 1.200 francs pour le marais de Tržič ; pour la Carniole, 25.400 francs pour l'entretien et les réparations à la Save et pour le marais de Ljubljana. Ce n'étaient que les travaux absolument nécessaires au maintien de la navigation. Pour la Dalmatie, Blanchard avait proposé un canal qui permettrait de venir de Zadar dans les baies de Privlaka sans doubler l'île de Vir, où il y avait des corsaires cachés qui s'emparaient des bâtiments marchands. Mais ce projet aurait coûté 45.000 francs, et il ne semble pas qu'on l'ait exécuté. Pour 1813, 39.835 francs furent proposés pour les travaux à la Ljubljana, à la Save, à la Kupa, au marais de Ljubljana, etc. ¹. Mais la guerre y mit fin.

Au fond, il n'y eut pas de changement durant ces trois années : d'énormes travaux, qu'on ne pouvait exécuter à cause des dépenses trop grandes qui dépassaient les capacités financières du gouvernement, restaient en suspens, surtout en Dalmatie et en Istrie ; on devait se borner à conserver ce qui existait déjà et à réparer les petits dégâts. Il faut cependant excepter la Save, à laquelle, vu son importance pour le commerce levantin, une plus grande attention fut accordée.

Notons aussi la question des bacs. L'administration des bacs, importants dans l'Illyrie, si riche en fleuves, varia fortement. Tout d'abord, les bacs faisaient partie de l'administration des douanes. L'arrêté du 25 juillet 1811 ² remit les droits des barrières et des bacs à l'administration des domaines et fixa le tarif des droits. Bella, directeur de l'administration des domaines, avertit le public qu'on affermerait pour deux ans, à partir du 1^{er} septembre, la location des droits de barrières et de bacs à Postojna, Ljubljana, Novo mesto et Beljak ³. Au début de 1812, les bacs furent remis aux ponts et chaussées.

En juin 1812, l'artillerie fit des réparations urgentes au bac de Verige, nécessaire pour le transport des troupes et pour toutes les communications de Dubrovnik à Kotor ; deux barques furent achetées. Les ponts et chaussées devaient rembourser cette dépense, autorisée en octobre. Auparavant, ce bac avait été servi par des marins qui percevaient un droit arbitraire à leur profit ⁴. En décembre, Blanchard proposa des réparations urgentes à faire aux bacs de Norin et Neretva, sur la grande route Napoléon, allant de Ljubljana à Kotor. Ces bacs avaient souffert des dernières inondations et le premier avait été emporté par la crue. Le

¹ AN, F.⁴, 1030, 1^{er} d., 22 avril 1812, 1^{er} octobre 1811, 17 septembre 1813.

² APL, 41.

³ TO, 1811, 64, 71.

⁴ AN, F.⁴, 1148, 6 juin, 20 août, 5 octobre, 28 octobre 1812.

remplacement fut autorisé en janvier 1813. A cette occasion, Chabrol demanda pleins pouvoirs à cause de l'urgence des travaux et de l'éloignement de Paris ¹.

Quant aux travaux dans les ports maritimes, c'étaient pour la plupart des réparations des pontons, des murs des quais, du pavé des môles, etc., et des curages dans les ports de la Croatie civile, de l'Istrie et de la Dalmatie. Ainsi on travailla, en 1811, à Rijeka, Bakar, Kraljevica, Selce, Senj, Zadar et Split ; en 1812 à Rijeka, Bakar, Kraljevica, Senj, Split, Hvar, Trieste et Koper ². Ces ports se trouvaient déjà, partiellement, dans un état assez négligé : Blanchard adressa à Molè, le 13 juillet 1811, les plans et les profils du canal de Rijeka qui servait de port aux bâtiments marchands, avec l'exposé des travaux faits et à faire ; le canal avait alors 4 pieds (à 0 m., 325) d'eau au lieu de 9 à 10 qu'il avait auparavant, et était encombré de sable.

Ici, pour les ports maritimes non plus, on ne pouvait penser à des constructions nouvelles ; vu la stagnation de la navigation, elles n'étaient peut-être pas même nécessaires.

Avec cela, nous sommes parvenus aux travaux des routes proprement dites. Là, on peut signaler, comme nous l'avons déjà mentionné, auprès des travaux d'entretien et de réparation des routes déjà existantes, bon nombre de constructions nouvelles. Comme Marmont l'avait déjà pratiqué de 1806 à 1809, en Dalmatie, ces travaux se faisaient habituellement par arrêtés ³.

En 1811, un arrêté de Bertrand, du 16 août ⁴, décida l'achèvement de la route de Koper par Pazin à Pula, commencée par ordre de Marmont. Petronio, l'ingénieur d'Istrie, dirigeait les travaux. Les maçons, habitants du pays, et autres ouvriers d'art, recevaient 1 fr. 30 par jour ; en plus, 1 fr. 50 s'ils habitaient à 2 kilomètres de leurs travaux, 2 francs pour 5 kilomètres et 2 fr. 25 pour toutes les autres distances. Ils devaient se fournir à leurs frais d'outils et d'instruments. Les soldats surveillants recevaient une solde d'un franc par jour.

Pour l'année 1812, 368.000 francs avaient été assignés aux routes ⁵, la plus grande partie pour travaux d'entretien, et une partie pour des ouvrages nouveaux. En Dalmatie, on avait à construire non seulement des routes, mais aussi des puits et des citernes — dont beaucoup étaient tellement encombrés, par suite

¹ AN, F¹⁴, 1148, 15 décembre, 19 décembre 1812, 18 janvier 1813.

² AN, F¹⁴, 974, 31 décembre 1811, 1^{er} janvier 1813.

³ AN, F¹⁴, 1119.

⁴ AN, F¹⁴, 1030, 2^e d

⁵ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d., 20 mai 1812.

de la négligence des habitants, qu'on dut les faire nettoyer, et en creuser d'autres —, des moulins et des fours à cuire le pain, qui étaient très rares ¹. Un arrêté du 30 mai ² ordonna que la route de Postojna à Bakar fût construite ou réparée dans sa totalité. La partie entre Bakar et Lipa était à redresser en diminuant les plus fortes pentes ; les ponts et les ponceaux étaient à réparer. L'intendant de la Carniole, et celui de la Croatie civile devaient répartir les travaux. Les personnes qui préféraient se faire remplacer payaient une indemnité de 6 francs, représentant 3 jours de travail ; cette somme était employée en gratifications aux ouvriers. Un autre arrêté, du 13 mars ³, décida la construction d'une route de Picân à Plomin dans le plus bref délai ; les habitants des communes les plus voisines étaient chargés de son exécution, les outils et les poudres étaient fournis par l'administration des ponts et chaussées. Sur les fonds destinés aux routes de l'Istrie, 1.400 francs étaient affectés à la construction d'un pont sur la rivière de l'Orla, dans le district de Picân. Chabrol, qui fit à Molè un rapport sur ce travail, le 12 septembre, souligna que l'Istrie n'avait presque pas de routes, mais seulement des sentiers impraticables ou devait se servir de la voie périlleuse du cabotage. Les habitants sentaient tellement ce besoin, qu'ils avaient demandé d'entretenir les routes à leurs frais ; cependant, on ne pouvait exiger d'eux que leurs bras. Mais les lenteurs de la correspondance firent souvent manquer les occasions et les saisons favorables ; et Chabrol ajouta : « Ce sont de ces considérations que je me vois souvent forcé de mettre sous les yeux des ministres de S. M. et qui font sentir la nécessité de faire ployer les principes généraux sous les difficultés qui naissent des localités ».

Mais la grande affaire de l'année, ce furent les travaux au lazaret et au pont de Kostajnica, qu'exigeaient les besoins du commerce levantin par caravanes (dont le fonctionnement sera étudié en détail au chapitre suivant). L'histoire de ces travaux, commencés déjà par Marmont, est assez longue ⁴. En avril, Blanchard eut à faire des constructions importantes au lazaret de Kostajnica, et, le 15 juillet, il adressa à Molé les plans et les profils d'un pont de 161m., 50 de longueur et de 8 mètres de largeur, à construire sur l'Una à la frontière de Bosnie, sur la route Ljubljana-Samobor-Petrinja, pour faire communiquer l'Illyrie avec le lazaret de Kostajnica et avec la Bosnie : ce pont devait

¹ *Ib.*, 24 janvier 1812.

² APL, 44.

³ AN, F¹⁴, 1030, 3^e d.

⁴ AN, F¹⁴, 1030, 2^e d.

coûter 27.000 francs. Ce lazaret important était placé dans une île entre l'Una et le petit bras de l'Unica et, de Bosnie et d'Illyrie, on passait dans cette île au moyen d'un bac à traîlle, passage long, difficile et souvent dangereux. Le commerce du Levant et la poste française en Turquie exigeaient la construction d'un pont entre l'île et Kostajnica, construction dont Bertrand s'était déjà occupé dans un arrêté du 21 octobre 1811. Les bois nécessaires étaient transportés sur les lieux, les propriétaires des terrains à céder pour les abords du pont s'étaient engagés à les céder.

Le 8 juillet, Chabrol recommanda vivement ce projet. On avait agrandi le lazaret et les magasins; en peu de temps il pourrait contenir 8.000 balles de coton destinées à subir la quarantaine et être désinfectées. En même temps on exécutait des travaux pour garantir l'enceinte des inondations de l'Una qui, en mars, avaient failli entraîner la perte du lazaret et des 4.000 balles qu'il renfermait. Les travaux étaient faits par des corvées, fournies gratuitement par les régiments, qui s'y prêtaient avec empressement. Le passage par bac, en automne et au printemps, était dangereux. La construction d'un pont avait été l'un des premiers projets du gouverneur général, lors de son voyage en Croatie militaire. Les travaux devaient être imposants, mais les dépenses très bornées, grâce aux corvées et aux bois couvrant le pays, et qui périssaient souvent, faute de moyens d'exploitation. Le gouverneur général aurait voulu couvrir ces dépenses avec le droit de 2 francs sur les cotons, à l'entrée du lazaret. Mais le décret du 22 avril avait affecté ce produit au service de santé. Les travaux, cependant, étaient déjà commencés. Chabrol pensa alors à prendre 15.000 francs dans les fonds de réserve, et le reste sur les fonds des travaux publics, dans le budget de la Croatie militaire.

Néanmoins, le 13 août, le conseil général, à Paris, renvoya le projet de Blanchard, pour être refait dans les formes usitées, et Molé répondit, le 14 septembre, que la Croatie militaire n'était pas comprise dans le budget des ponts et chaussées, étant administrée militairement; il renvoya le projet au ministre de la guerre. Celui-ci, le général Clarke, écrivit, le 6 novembre, qu'il pourrait peut-être imputer ces sommes sur le budget particulier des 6 régiments, et demanda au gouverneur général si cela était possible.

Enfin, après tant d'obstacles, l'argent nécessaire put se trouver — puisqu'il s'agissait du commerce levantin — et, à la fin de l'année, les travaux étaient terminés. Le *Télégraphe Officiel* en fit le rapport, le 24 décembre ¹, en ajoutant les projets encore

¹ TO, 1812, 103. Aujourd'hui encore, on nomme une partie de la ville « française ».

à exécuter ; le pont de l'Una et un magasin pour 4.000 balles de coton étaient finis. En 1813, on construira encore d'autres magasins pour 8.000 balles au moins, et un bâtiment pour les voyageurs ; le reste du projet s'exécutera en 1814. Le lazaret devait avoir 5 parties distinctes : le logement des voyageurs, avec des parloirs ; un emplacement de plus de 100 toises (à 1 m., 949) de longueur, environné de magasins pour les marchandises en quarantaine ; un logement pour les caravanes et leurs chevaux ; enfin l'hôpital. Une digue, dont la moitié avait été exécutée en 1811 et 1812 et qui serait terminée en 1813, devait environner tous les établissements du lazaret. En 1813, on devait construire un second pont sur le petit bras de l'Unica. Les régiments croates avaient concouru par tous leurs moyens à ces travaux.

389.093 francs furent accordés pour les routes en 1813 ¹. Le 13 février, Blanchard proposa ² la construction d'un pont sur la Soča, à Gorica. C'était une route très fréquentée, et on y passait sur un pont de bois, entretenu par les gouvernements illyrien et italien. Blanchard voulut conserver l'emplacement, mais construire le pont en ligne droite, et l'élargir. Les frais étaient de 22.754 francs, à payer moitié par l'Illyrie, moitié par l'Italie ; le domaine illyrien donnait le bois nécessaire gratuitement. A cause des négociations avec l'Italie, l'affaire trainait. Le 26 mai, Molé approuva le projet avec quelques rectifications.

Le 15 février, Blanchard fit un rapport concernant la route Ljubljana-Trieste-Pula ³. En général, elle était bonne ; mais la partie de Opčine à Trieste avait une pente trop prononcée ; il fallait 12 chevaux pour les voitures qui sortaient de Trieste. Marmont s'était déjà occupé de cet inconvénient ⁴. La route actuelle était la ligne la plus courte ; mais il eût mieux valu suivre la chaîne des monts et le torrent jusqu'à Trieste ; dans ce cas il ne fallait que 4 chevaux aux voitures. L'intendant d'Istrie et le maire de Trieste étaient disposés à faire tous les sacrifices nécessaires : 30.000 francs étaient prévus, pour cette route, au budget, et la ville de Trieste voulait donner 40.000 francs. Un droit de passage couvrirait bientôt ces dépenses. Chabrol ajouta encore, le 27 février, que Trieste, offrant plus d'avantages pour les relations avec l'Autriche que Rijeka, était très riche — ses revenus en 1813 s'élevaient à 500.000 francs —. L'excédent pouvait s'employer ici. En 1806 et 1807, il y avait eu un transit de 80.000 voitures sur la

¹ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d., 27 septembre 1813.

² AN, F¹⁴, 1030, 3^e d.

³ AN, F¹⁴, 1030, 3^e d.

⁴ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d.

route Ljubljana-Trieste. Le conseil général adopta, le 7 avril, ce projet, sans hésitation, cette fois.

La construction d'un pont sur la rivière de la Mirna, en Carniole, fut proposée le 5 mars, pour pouvoir reporter sur le territoire illyrien 5 lieues du chemin de halage de la Save, qui se trouvait alors sur le territoire autrichien. Les rives escarpées, la hauteur et la vitesse des eaux du torrent, rendaient impossible le halage sur le côté illyrien, et il fallait aux bâtiments passer d'une rive à l'autre — d'où une foule de contestations entre les propriétaires riverains, les bateliers et les préposés des douanes des deux puissances limitrophes. Le 11 avril, Chabrol recommanda le projet du pont, et son exécution en bois, parce que la modicité de la somme créditée chaque année et les ressources qu'offrait la population par l'emploi des corvées faisaient un devoir d'éviter autant que possible les travaux d'art, pour lesquels de tels avantages étaient inopérants, et qui nécessiteraient le paiement des journées à des prix libres, fort élevés dans les Provinces Illyriennes.

Enfin, un arrêté de Bertrand, du 27 juin ¹, décida la construction d'un pont sur le Timav, et accepta la soumission de l'entrepreneur Frajnić, qui faisait l'avance des 15.000 francs nécessaires à cette construction, et qui seraient remboursés par le produit du péage. Il est cependant probable que ces derniers projets, quoique approuvés, ne furent pas exécutés, la guerre mettant fin aux plans et aux travaux.

Comme on a pu voir, presque tous les travaux des ponts et chaussées illyriens étaient caractérisés par la parcimonie avec laquelle les crédits étaient alloués. Mais il y eut deux exceptions : l'une, le lazaret et le pont de Kostajnica, dont on a déjà parlé, l'autre, la grand'route Napoléon, conduisant de Ljubljana, par Rijeka et Knin, à Dubrovnik et Kotor. C'étaient, pour ainsi dire, deux idoles, l'une commerciale, l'autre stratégique, auxquelles on sacrifiait tout.

Nombreux sont les documents sur la route Napoléon ; là, on ne craignait pas de faire des dépenses ; c'était même parfois aux frais des autres routes.

Déjà, le 31 mai 1811, on exigea à Paris, avant d'approuver la répartition des fonds pour 1811, qu'on étudiât : comment on arrivait de Ljubljana à Dubrovnik, s'il restait de nouveaux travaux à exécuter sur cette route, en quoi ils consistaient, et la dépense qu'ils entraîneraient ; et on ajouta que cette route devait toujours être considérée comme la plus importante de l'Illyrie, tant pour le commerce que pour la défense, et qu'il fallait la terminer. A

ces questions on pouvait répondre à Ljubljana que cette route existait déjà, pour ainsi dire, mais morcelée, sous plusieurs noms, et de valeur inégale : elle était route de poste jusqu'à Gospić, sentier dans la Croatie militaire jusqu'à Padjene près de Knin, carrossable jusqu'à Ercegnovi, sentier jusqu'à Kotor, carrossable jusqu'à Budva. De Ljubljana à Metlika, il y avait des parties à reconstruire, et la partie de Karlovac à Novigrad était la plus mauvaise. De Knin à Budva, elle était achevée sur une longueur de plus d'un tiers¹.

Le gouvernement illyrien se conforma promptement aux instructions de Paris. Le 29 juillet, un arrêté de Bertrand ordonna la construction du tronçon Vrgorac-Dubrovnik et y affecta 75.000 francs, partiellement pris sur le budget des autres routes². Le 2 octobre, Bertrand proclama également, par un arrêté, que la route des postes, conduisant de Kraljevica à Novi, serait établie par Sv. Jakov et Cirkvenica, et qu'un pont de bois serait construit sur le torrent de Cirkvenica. Cette route serait commencée les premiers jours d'octobre, et terminée le 10 novembre ; Candido, l'ingénieur de Rijeka, dirigerait les travaux, les chefs de chantiers recevraient 2 francs par jour. En effet, Bertrand put écrire, le 15 février 1812, que la route avait été finie en 35 jours et que la population avait montré de la bonne volonté. Il avait fallu traverser les terres de quelques particuliers. Ceux-ci ne demandaient pas d'argent, mais priaient qu'on les indemnisât avec des terres du domaine, situées dans l'île de Krk, séparée de la route seulement par un canal assez étroit. Ces terres étaient de peu de valeur, et ne rapportaient presque rien au domaine. Bertrand demanda à Montalivet de proposer cette mesure à l'Empereur, et un décret du 15 mars autorisa en effet ce mode d'indemnisation³.

Cependant, un petit conflit diplomatique avec la Turquie éclata en janvier 1812, parce que la route Napoléon traversait le territoire turc sur une lieue (à 4.288 m.) de longueur, avant d'arriver à Dubrovnik. Marmont avait déjà rencontré un cas pareil : la construction de la route sur le territoire turc, près de Vrgorac, avait soulevé des réclamations, mais qui avaient été apaisées par des forces militaires. De même, lorsque Bertrand fit construire la route près de la Neretva, les Turcs réclamèrent de nouveau. Il leur répondit que la question avait déjà été tranchée sous Marmont. Il croyait d'ailleurs que l'attente d'un « bakchich » et la

¹ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d.

² AN, F¹⁴, 1030, 2^e d.

³ AN, F¹⁴, 1030, 3^e d.

crainte de voir la contrebande de sel empêchée étaient leur motif principal ¹. C'est qu'à Klek, situé sur cette bande de territoire turc, les Anglais avaient établi une échelle de commerce : de grands bâtiments, sous pavillon anglais, y venaient en convois de 10, 12 et 15, escortés de bâtiments de guerre ; les denrées coloniales et les produits des manufactures anglaises allaient de là en Bosnie et en Hongrie. Sur cette langue de terre turque, il n'y avait pas de particuliers lésés ; la route ne traversait que des rochers, et elle servait aussi aux Turcs à porter leurs marchandises à Dubrovnik. Bertrand s'adressa au pacha de Bosnie, et demanda à Maret l'appui du chargé d'affaires de France à Constantinople, afin d'obtenir un « firman » pour ce territoire, et également pour le terrain d'une lieue (à 4.288 m.) qu'il fallait encore traverser en sortant de Dubrovnik pour aller à Kotor. La République de Dubrovnik avait cédé ces deux bandes de terre à la Turquie pour se protéger de Venise ².

En dépit de ce conflit, non encore définitivement résolu, les travaux continuaient. Ils souffraient cependant quelque retard ; on ne fit rien pendant la belle saison, à cause de la maladie de l'ingénieur Vitelleschi, et ainsi la route demeura inachevée dans la province de Dubrovnik. Bertrand, en rapportant ces faits, le 27 octobre, à Molè, ajouta qu'il ne fallait pas exiger trop rigoureusement des plans, parce qu'il y avait manque d'ingénieurs ; ce serait retarder un bienfait incalculable. Bertrand avait écrit au commandant turc que l'achèvement de cette route n'impliquait rien d'hostile, qu'on avait déjà traversé le territoire turc ailleurs sans troubler en rien la bonne harmonie. Néanmoins, les Turcs envoyèrent 500 hommes pour s'opposer à la construction, craignant que la contrebande de sel ne fût empêchée ; mais ces troupes durent se retirer.

L'année suivante, 3 ou 4 ingénieurs seront indispensables pour la construction de la route Napoléon, car les marais de la Neretva les rendaient malades et il fallait pouvoir les relever et les faire changer d'air. Le 20 novembre, Chabrol mentionna avec satisfaction que, par la route Napoléon, les dépêches, qui mettaient auparavant 17 à 18 jours, venaient de Ljubljana à Dubrovnik en 6 jours ³.

Dans son rapport du 15 novembre à Maret, Bertrand s'étendait encore sur les difficultés causées par les Turcs, et désirait con-

¹ AHG, 10/5, 26 janvier 1812.

² AE, Autriche 55, Provinces Illyriennes, 10 mars 1812.

³ AN, F¹¹, 1030, 1^{er} d.

naître les dispositions des traités turco-vénitiens relatives à cette langue de terre. La contrebande s'y faisait toujours. A Klek, le sel se vendait 2 paras (environ 3 c., 5) la livre, les bâtiments anglais emportaient en échange du blé et des troupeaux entiers de bœufs, et la régie illyrienne des sels était empêchée, par là, de vendre du sel aux Turcs, ce qui était un grand inconvénient pour les finances. Le commerce de Dubrovnik avec les Turcs, principalement celui du sel, était également supprimé. Néanmoins le ministre des affaires étrangères ne trouva rien à ce sujet dans les traités turco-vénitiens ¹.

En 1813, on voulut continuer la route Napoléon, de Dubrovnik sur le territoire de Kotor. Quelques mois ne pouvaient suffire à terminer des travaux aussi importants ; la perte de l'Illyrie les trouva inachevés ; mais, par rapport à la longueur totale, la partie inachevée n'était pas considérable.

En opposition avec les autres travaux, les mesures concernant les routes s'exécutaient toutes. A une exception près ² : on avait demandé à Chabrol, par une circulaire du 29 mai 1812, en exécution du décret du 11 décembre 1811, de faire planter d'arbres les routes ; Chabrol répondit, le 23 avril 1813, qu'il n'avait, pour l'exécution de cette mesure, d'autres ressources que celles que pourraient offrir, dans quelques années, deux pépinières qu'il avait fait établir en Dalmatie et en Carinthie ; pour la route Napoléon, il avait chargé l'administration forestière de faire prendre dans les forêts des arbres propres à cet usage ; et il faisait encore une fois observer à quels obstacles on se heurtait presque à chaque pas dans l'exécution littérale d'un décret qui avait été fait pour d'autres circonstances, par une autre législation, et par une autre organisation ou administration que celle qui existait dans ces provinces.

Les ingénieurs des ponts et chaussées avaient aussi à diriger, à côté des travaux des routes, toutes les autres constructions ; mais on ne bâtissait pas beaucoup en Illyrie ; l'époque n'y était point favorable, c'est-à-dire la situation financière trop mauvaise ; nous avons déjà constaté ce fait à l'occasion des difficultés de l'industrie. Nous connaissons cependant quelques exemples d'entreprises de bâtiment.

Une circulaire de Montalivet, relative à l'alignement des rues dans les villes, fut adressée, le 29 octobre 1812, au gouvernement

¹ AHG, 10 /5, 10 /6, 1^{er} février 1813.

² AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d.

illyrien. Chabrol la transmet aux intendants, qui répondirent qu'ils ne connaissaient pas la circulaire du 18 août 1808, dont celle-ci était la suite. Le 20 juin 1813, Chabrol pria alors le ministre d'envoyer celle du 18 août, en soulignant, combien il serait nécessaire que les intendants possédassent chacun un exemplaire du recueil des circulaires ministérielles — ou du moins que l'intendant général en eût un ! Le ministre envoya la circulaire désirée le 20 février, mais il ne semble pas qu'elle ait eu d'autre effet, en dehors de cette agréable illustration des relations administratives ¹.

A Ljubljana, quelques propriétaires avaient fait des réparations à leurs maisons, sans en demander la permission aux autorités, ce que le maire Codelli blâma, le 26 février 1812, et interdit sous peine d'amende. On obéit, et, dès lors, on envoya les demandes à l'ingénieur et architecte de la ville, Fabulet. Celui-ci chargea, le 4 août, le maître-maçon Prager, de pourvoir au service de la ville pendant son absence, et, comme l'intendant avait chargé l'ingénieur en chef de la direction des travaux de la ville, Prager devait prendre les ordres de Blanchard. Fabulet envoya, le 25 février 1813, à Codelli, les devis approximatifs des travaux portés dans le budget de la ville, à la maison communale, aux pavés, réverbères, pompes à incendie, hôpitaux, ponts, aqueducs et fontaines, et des réparations d'églises, en tout 17.000 francs. Et le mois suivant, Blanchard traita avec Codelli de l'établissement du champ de foire et du jardin du gouvernement ².

L'intendant Arnault, à Trieste, faisait exécuter l'allée de l'aqueduc, les routes du lazaret à Saint-André et à Škedenj, et embellir la petite place de Lützen près de Saint-Antoine vieux. Pour ce dernier objet, son successeur Calafati élaborait encore un projet le 6 août 1813, mais ce projet, par manque de moyens et de temps, ne fut pas exécuté ³. Enfin, dans les faubourgs de Karlovac, quelques nouvelles constructions s'élevaient, parce qu'on permettait de bâtir en dehors des fossés, ce qui auparavant avait été défendu ⁴.

Lors de la réoccupation autrichienne, il n'y eut pas, dans le service des ponts et chaussées, une coupure aussi forte que dans d'autres branches de l'administration, parce que, comme Chabrol l'écrivait, de Venise, à Molè, le 19 octobre 1813 ⁵, le plus grand

¹ AN, F¹⁶, 61, n° 11.

² AML, 8, n° 125 et plusieurs autres numéros; 11, n° 43; 3, n° 27.

³ G. Mainati, *Chronique...*, VI, pp. 76, 83, 88, 96.

⁴ R. Lopašić, *Karlovac*, p. 91.

⁵ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d.

nombre des ingénieurs appartenaient au pays et étaient autorisés à ne pas le quitter.

L'ingénieur en chef, Blanchard, travaillait, depuis le début de la guerre, sous les ordres du comte Frésia, général de division ; il suivit le quartier général de Ljubljana à Trieste et à Gorica jusqu'au 3 octobre, date où il quitta l'Italie, après avoir obtenu un congé. Le ministre de l'intérieur lui demanda une notice sur les travaux exécutés en Illyrie, et Blanchard envoya, le 5 décembre 1813¹, un bon résumé, auquel nous emprunterons quelques détails non encore mentionnés.

À son arrivée en Illyrie, Blanchard trouva les routes, les ponts et les ports de commerce à l'état de ruine, à la suite de la guerre de 1809. Il rétablit les communications entre les provinces et l'entrée des bateaux dans les ports et les canaux encombrés.

En Carniole, on entretenait 140 lieues (à 4.288 m.) de routes, 23 grands ponts en bois, et 70 autres plus petits ; plusieurs routes furent nouvellement construites, la Save améliorée, et on s'occupa du projet d'assèchement du marais de Ljubljana. En Carinthie, 56 lieues (à 4.288 m.) de routes et plusieurs grands ponts sur la Drave et la Zilja furent réparés. Dans l'Istrie, très abandonnée, les ports de Trieste, Koper, Piran et Poreč furent nettoyés, les môles réparés. La route de Trieste à Pula fut ouverte sur 20 lieues (à 4.288 m.), le reste devait être achevé en 1813 ; celle de Pazin à Rovinj fut construite à neuf. En Croatie civile, 11 lieues (à 4.288 m.) de routes furent faites à neuf, 62 lieues (à 4.288 m.) entretenues, la Save et la Kupa améliorées, le port de Rijeka nettoyé. Dans les provinces de Dalmatie et de Dubrovnik, auparavant sans routes, la route Napoléon fut construite de Knin à Dubrovnik : 64 lieues (à 4.288 m.) restaient encore. Les projets étaient établis jusqu'à Kotor, pour 1814 ; et on en avait encore d'autres. Ces deux provinces possédaient alors 130 lieues (à 4.288 m.) de routes, et 28 lieues (à 4.288 m.) commencées ou en projet. En Croatie militaire, où Blanchard n'avait cependant que la surveillance, on avait entretenu 120 lieues (à 4.288 m.) de routes et construit le pont de Kostajnica.

Le mode d'exécution différait d'une province à l'autre. Le bois nécessaire fut donné par le domaine ou par les communes ; les travaux d'art furent exécutés par des ouvriers libres : tout fut fait avec la plus grande économie. Des sommes accordées en 1813, 200.000 francs seulement purent être dépensés, à cause des circonstances politiques. Les dépenses totales des 3 années s'éle-

¹ AN, F¹⁴, 1030, 3^e d.

vèrent à 1.350.000 francs, y comprises les charges administratives dont le montant annuel était de 60.000 francs. Les travaux faits représentèrent plus de 6 millions.

Blanchard passa, le 1^{er} janvier 1814, dans le département de la Loire. De là, le 12 septembre, il adressa, comme Gallois, au directeur général une demande pour obtenir la légion d'honneur, pour ses services en Illyrie ¹. Dans le mémoire annexe, il donnait un second résumé des travaux en Illyrie, en soulignant qu'il s'était occupé aussi de tout ce qui avait rapport au service des prisons et des hospices-civils et militaires, du cordon de santé sur 54 lieues (à 4.288 mètres) de longueur, des lazarets, particulièrement de celui de Kostajnica, et de l'assèchement du marais de Ljubljana, comportant une surface de 20.000 hectares. Après deux ans d'opérations et d'expériences, son projet pour l'assainissement de ce marais et pour la navigation de la Ljubljana avait été approuvé par le directeur général.

Bertrand lui avait promis que, lorsque la route Napoléon serait tracée jusqu'à Dubrovnik, il demanderait pour lui la croix ; mais, auparavant, Bertrand quitta l'Illyrie pour aller à la Grande armée. Aussi, quand « la paix et le bonheur ont reparu sous l'empire des lys », Blanchard vient, plein du sentiment d'avoir rempli son devoir et d'avoir laissé à l'étranger de grands travaux et le souvenir du nom français, supplier qu'on lui accorde cette récompense.

Ces grands travaux furent reconnus par tout le monde, et — d'après une anecdote souvent citée — même par l'Empereur d'Autriche. La demande de Blanchard fut aussi appuyée par Marmont et par Chabrol. Néanmoins, le directeur général l'avertit le 19 octobre que, malgré ses mérites, le ministre de l'intérieur n'avait pas l'intention de faire prochainement des présentations d'ingénieurs pour la décoration désirée. Et ainsi, moins heureux que son collègue des mines, Blanchard ne reçut pas sa décoration.

B. — Les postes.

La poste est sans doute la branche de l'administration illyrienne qui s'est développée le plus régulièrement, sans grands obstacles, sans beaucoup de bruit, mais avec succès. Après avoir surmonté au début les difficultés issues de la crise monétaire, elle devint aussi une des rares branches qui n'eût pas de déficit ; même il y eut en 1812, pour la première fois, un bénéfice net de

¹ AN, ++ F, 111681 (dossier Blanchard).

150.000 francs ¹. La direction Nord-Sud, Vienne-Trieste, ne subissait pas de changements considérables : c'était l'ancienne voie du commerce. Ce qui était tout à fait nouveau, c'était la ligne Ouest-Est, Paris-Ljubljana-Kostajnica-Constantinople-Smyrne, encouragée de toutes les façons par le gouvernement, qui suivait son programme de la voie de terre vers le Levant. La poste française, en Turquie, était la prolongation naturelle de la poste illyrienne, à laquelle elle s'attachait aussi par la personne du directeur général de la poste illyrienne, qui la préparait, et son établissement rentrait complètement dans le cadre des grandes directives données pour l'Illyrie. Aussi, dans les négociations concernant son établissement, il n'est pas question d'économies. Le programme des postes est le même que celui des routes, et tous les deux préparent la voie au commerce.

α. La poste illyrienne.

Le service des postes ², interrompu au début de l'occupation française, fut bientôt repris, même avant la cession : le 4 août 1809, la *Laibacher Zeitung* avertit le public que la poste de Trieste, Gorica et Rijeka arrivait et partait régulièrement. Ce service fut dirigé, jusqu'en mars 1810, par l'ancien directeur Kermel ; puis, C. d'Étilly ³ fut nommé directeur général des postes illyriennes et occupa cette place jusqu'à la guerre de 1813. Bertrand était très content de son activité et remercia La Valette, directeur général des postes à Paris, d'avoir envoyé en Illyrie un homme si capable.

Les premières mesures concernant et la poste aux lettres et celle aux chevaux tenaient compte de la dépréciation de la monnaie. Déjà avant la cession, en septembre, un décret impérial ⁴ avait augmenté d'un florin le prix des chevaux de poste des provinces occupées. Un arrêté de Dauchy, du 20 décembre ⁵, édicta, à partir du 1^{er} janvier 1810, une nouvelle augmentation

¹ B. Strika, *Francuska doba u Hrvatskoj* (L'époque française en Croatie), p. 4.

² Sur le service des postes : A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, pp. 314, 338-340 ; P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 387 ; J. Vrhovec, *Zgodovina pošte na Kranjskem* (Histoire de la poste en Carniole), pp. 724-727 ; P. v. Radics, *Die k. k. Post in Krain*, pp. 63-76. Fr. Šemrov, *Ljubljanska pošta* (La poste de Ljubljana), pp. 45-52 ; J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp. 124-129.

Tous ces auteurs citent un nombre plus ou moins élevé de mesures en matière postale, empruntées principalement au TO. Cf. aussi carte I.

³ Dossier personnel détruit.

⁴ AGL, 1809, 7 septembre.

⁵ LZ, 1809, 114.

des prix : pour une poste de cheval 1 florin, pour une lettre simple (au-dessous de 6 grammes), à l'intérieur (excepté la Dalmatie), 4 kr., pour l'étranger 8 kr., pour les lettres doubles (au-dessus de 6 grammes) d'après ce tarif; les prix s'entendaient en bon argent, mais payables aussi en Bancozettel ou en monnaie de cuivre, selon le cours. Au printemps 1810, toutes les postes des routes de Ljubljana à Gorica, Trieste et Rijeka demandèrent encore une augmentation des prix. Kermel les appuya le 4 mars : le prix du fourrage avait augmenté, on perdait au change, du bon argent en Bancozettel, les routes étaient mauvaises; en Autriche et en Bavière, on avait déjà augmenté le prix des postes. L'intendant de la Carniole, Baselli, demanda l'avis des capitaines des cercles, qui se prononcèrent pour une augmentation de 1 fl. 30 kr. ou 2 florins ¹. Cette année, cependant, aucune nouvelle augmentation ne fut en vigueur.

Les maîtres de poste se trouvaient alors dans une situation pénible : le gouvernement leur devait encore le remboursement des dépenses pour les estafettes civiles et militaires pendant les mois de guerre. Pour la Carniole, Lichtenstein, le président de la régence provisoire, présenta les notes, pour les mois de juillet à décembre, à Dauchy, le 31 janvier et le 16 février 1810 ². Mais il semble que ce remboursement se soit fait attendre, puisque d'Étilly écrivit encore, le 2 octobre 1811, au maître de poste de Rakov potok, en Croatie civile, que ce qui lui était dû pour 1809 et 1810 serait bientôt payé ³. Le 24 septembre 1810, Marmont confirma aux maîtres de poste l'ancien privilège de l'exemption du logement militaire ⁴, et, le 7 décembre, la direction prévint les abonnés de gazettes étrangères qu'ils auraient à payer 2 1/2 kr. par feuille jusqu'au 1^{er} janvier 1811, la poste illyrienne n'ayant pas encore négocié avec les postes étrangères ⁵. Ainsi, cette année-là, il n'y eut que des mesures provisoires.

Mais, dès le début de 1811, d'Étilly commença à régler les relations avec les postes des États voisins, l'Autriche, la Bavière, l'Italie, la Turquie — de laquelle nous parlerons à part — et à organiser les postes aux lettres et aux chevaux, ainsi que les courriers.

Pour se conformer à la règle établie dans les Provinces Illyriennes concernant le départ des diligences de Trieste pour Vienne, la direction générale des postes, à Vienne, décida que ses

¹ AGL, 1810.

² *Ibidem*.

³ AEZ, 1811.

⁴ P. v. Radics, o. c. 63.

⁵ TO, 1810, 20.

diligences partiraient dorénavant de Vienne pour Trieste comme celles de Trieste pour Vienne, c'est-à-dire tous les 15 jours. Les diligences d'Autriche et d'Illyrie venaient donc le même jour à Celje. Le public reçut cet avis le 1^{er} février ¹. Il en reçut un autre, le 16 mars ², disant qu'un courrier partirait régulièrement deux fois par semaine de Salonique pour Travnik, par les soins du vice-consul Clairambault à Salonique. Toutes les lettres, destinées au Levant, seraient dorénavant expédiées de Trieste, par Split et Travnik, dans un seul sac, adressé au consul général David à Travnik. En même temps, le directeur général des postes d'Italie annonça un changement à partir du 1^{er} avril, sur les routes de Venise et Ancône. Il serait expédié un courrier de Milan pour Venise, Udine et Trieste, les lundi et mercredi à 6 heures après-midi et le samedi à 10 heures du soir. La Saxe fixa en avril, la Bavière, en mai, les droits des lettres et envois pour l'Illyrie ³. Le service des diligences de Trieste à Vienne, qui avait subi quelque interruption, fut repris le 23 juin ⁴.

Quant à l'organisation intérieure, le décret du 15 avril (art. 177, 178) ne fit qu'approuver l'organisation provisoire, et exiger, jusqu'au 1^{er} juillet, un rapport du ministre des finances sur l'organisation définitive. Celle-ci fut l'œuvre, en plusieurs arrêtés successifs, de Bertrand.

L'arrêté du 26 août ⁵ interdit toute poste de lettres particulières et tout entrepôt, dans les villes et communes du littoral ; les capitaines de bateaux devaient remettre toutes leurs lettres et tous leurs paquets aux bureaux de poste. L'arrêté prononça la saisie des lettres et des paquets, transportés en fraude et une amende de 150 francs. L'arrêté du 17 septembre ⁶ régla l'organisation de la poste aux chevaux et fixa le tarif des droits. Un brevet du directeur général des postes était nécessaire pour devenir maître de poste. Les voyageurs devaient payer, dans les voitures malles à une place, 1 fr. 30 par cheval et par poste ; 1 franc dans les voitures à plusieurs ; et 37 centimes par postillon et poste. La vérification des distances des relais n'étant pas encore faite, on continua provisoirement à payer une poste d'Allemagne pour deux postes de France (à 8.576 m). ⁷ Le 24 septembre, un arrêté permit aux parti-

¹ TO, 1811, 10.

² *Ib.*, 25.

³ *Ib.*, 32.

⁴ *Ib.*, 50.

⁵ *Ib.*, 70.

⁶ *Ib.*, 78.

⁷ *Ib.*, 81.

culiers d'établir des messageries, en se conformant aux dispositions de cet arrêté ¹. François Valentin, maître de poste à Ljubljana, entreprit, à partir du 1^{er} décembre, avec l'approbation du gouvernement, l'établissement d'une messagerie pour voyageurs, paquets de marchandises et espèces monnayées, partant le 1^{er} et le 15 de chaque mois de Ljubljana pour Kostajnica, passant par Samobor et Sisak, et retournant tout de suite à Ljubljana. Les places étaient à retenir chez lui à Ljubljana, ou à Kostajnica. Enfin, l'arrêté du 16 décembre ² régla l'organisation de la poste aux lettres et fixa le tarif des taxes. Une lettre simple payait pour 1 à 100 kilomètres 2 décimes, pour 200 kilomètres 3 décimes, et ainsi de suite. Les lettres doubles payaient 1 décime de plus que les lettres simples. Pour les colonies et autres pays transocéaniques (excepté l'Angleterre), on devait affranchir jusqu'au port. Ce tarif entra en vigueur le 1^{er} janvier 1812 ³.

A partir de la même date, les jours et les heures d'arrivée et de départ des courriers furent fixés par la direction générale comme suit :

Arrivée à Ljubljana :

de		
La France, l'Italie et Gorica, La Dalmatie, Dubrovnik, l'Albanie.....	lundi, jeudi, samedi	de 8 à 10 h. du matin.
Rijeka.....	mercredi, dimanche	de 10 h. à midi.
L'Allemagne par Franz (Vransko).....	mercredi, dimanche, vendredi	»
Beljak, la Bavière, le Tyrol et Celovec (Klagenfurt) .	lundi, mercr., vend., dimanche	de 10 h. à midi.
Novo mesto, Karlovac, Kostajnica, la Turquie...	mercredi, dimanche	de 8 à 10 h. du matin.
Trieste.....	mercredi, vendredi, dimanche tous les jours	de 8 à 10 h. du matin.

Départ de Ljubljana :

pour		
La France, l'Italie et Gorica, La Dalmatie, Dubrovnik, l'Albanie.....	mercredi, vendredi, dimanche	à 5 h. du soir.
Rijeka.....	jeudi, dimanche	
L'Allemagne par Franz (Vransko).....	mardi, jeudi, dimanche	
Beljak, le Tyrol, la Bavière et Celovec (Klagenfurt) .	lundi, mercr., jeudi, dimanche	
Novo mesto, Karlovac, Kostajnica, la Turquie...	lundi, jeudi	
Trieste.....	lundi, jeudi, dimanche tous les jours	

¹ *Ib.*, 93.

² TO, 1812, 3.

³ TO, 1811, 104.

Les lettres à affranchir ou à charger devaient être remises avant 3 heures de l'après-midi, et les lettres ordinaires à 4 heures du soir pour partir le même jour. Mais, comme le départ des courriers de Ljubljana pour Beljak, la Bavière et le Tyrol — lundi et jeudi — ne correspondait pas avec les départs sur Munich et Augsbourg, et qu'il en résultait un retard préjudiciable au commerce des deux États, ces départs se firent, à partir du 26 janvier, le dimanche et le mercredi à 5 heures ¹.

A partir du 1^{er} janvier 1812, tous les dimanches portaient aussi, successivement, une diligence de Trieste pour Franz (Vransko) à la frontière autrichienne, et une de Trieste pour Ljubljana. Le prix pour les voyageurs était : de Trieste à Ljubljana 8 florins ou 20 fr., 68, de Ljubljana à Franz (Vransko) 4 florins ou 10 fr., 34, et pour les postillons par station 6 kr. ou 26 c. ; de Ljubljana à Kostajnica — par la diligence déjà mentionnée — 14 fl., 8 kr. ou 36 fr., 55 ². A partir du 2 avril, une diligence hebdomadaire pour voyageurs, effets et marchandises, fut établie entre Trieste et Gorica ³.

En mai, le bureau de la direction centrale, à Ljubljana, fut transféré sur un point plus central de la ville ⁴; le 1^{er} novembre, pour améliorer les communications de Rijeka avec Karlovac, les relais de poste, qui se trouvaient sur la vieille route Caroline, furent transférés sur la nouvelle route Louise ⁵.

Le 15 mai 1813, d'Étilly prévint le public que ⁶, pour faciliter la correspondance commerciale, les lettres adressées à Milan et à Paris, seraient dorénavant expédiées par l'estafette impériale ; elles seraient ainsi à Paris en 7 jours. Les lettres simples paieraient d'avance l'affranchissement de triple port suivant les tarifs d'Illyrie, d'Italie et de France ; les lettres doubles, proportionnellement. Les bureaux des postes à Paris et à Milan étaient également autorisés à expédier par l'estafette les lettres de commerce pour l'Illyrie.

Un décret du 16 mars ⁷ apporta quelques changements au tarif du port des lettres établi par l'arrêté du 16 décembre 1812 : la lettre simple devait payer : de 1 à 50 kilomètres 2 décimes, de 50 à 100 kilomètres, 3 décimes, de 100 à 200 kilomètres 4 dé-

¹ TO, 1812, 7.

² *Ib.*, 1.

³ *Ib.*, 26.

⁴ *Ib.*, 40.

⁵ *Ib.*, 90.

⁶ TO, 1813, 22.

⁷ *Ib.*, 29.

cimes, et ainsi de suite 1 décime en plus pour 100 kilomètres ; au-dessus de 1.200 kilomètres 12 décimes.

Le 20 mai, d'Étilly publia le traité entre les postes de la Bavière et de l'Illyrie ¹. A partir du 1^{er} juin, étaient établis 3 courriers hebdomadaires de Ljubljana à Salzbourg, passant par Beljak, Spital et Saint-Michel, et vice-versa. On avait la liberté d'affranchir les lettres et les paquets. Le port des échantillons de marchandises, enfermés dans les lettres et les paquets, était taxé au tiers du port des lettres. Les journaux étaient affranchis à raison de 25 c. ; de même, les lettres adressées aux militaires. Les courriers pour la Bavière partaient de Ljubljana tous les mardi, jeudi et samedi à 3 heures. Il y avait, dans la voiture du courrier du samedi, une place de voyageur. Il était également établi un courrier quotidien en voiture, avec une place de voyageur, de Ljubljana à Trieste, et vice-versa. Ainsi, on pouvait chaque jour aller de Ljubljana à Trieste, de Trieste à Ljubljana, et se rendre de Ljubljana en Bavière, et vice-versa. A la frontière, les voyageurs trouvaient la diligence de Salzbourg, pour se rendre dans cette ville, à Munich et dans l'Allemagne.

Enfin, le 8 août, la direction avertit de nouveau le public des avantages des voitures malles ². Tous les jours, partait de Ljubljana pour Trieste une voiture contenant 3 places de voyageurs, et vice-versa, et de Gorica une autre voiture partait sur Razdrto les mercredi, vendredi et dimanche ; elle se rendait à Razdrto pour rejoindre celle de la route de Trieste à Ljubljana ; le retour se faisait les mêmes jours. Il partait également de Postojna pour Knin, les lundi et vendredi, une voiture malle qui revenait à Postojna, les mercredi et dimanche. Tous les jours, à 3 heures du soir, il partait une diligence de Ljubljana pour Saint-Michel, où son arrivée correspondait avec le départ d'une diligence allemande allant à Salzbourg et Munich ; la diligence de Ljubljana repartait tout de suite. A partir du 1^{er} août, il partait encore de Ljubljana, tous les 15 jours, une voiture allant à Franz (Vransko), pour rejoindre la diligence venant de Graz, laquelle repartait sans retard.

Les voitures conduisaient effets, marchandises, objets précieux et voyageurs. Le prix de place des voyageurs était de 1 fr.,75 par poste, et on pouvait prendre gratuitement 30 livres (à 0 kg., 56) de bagages. Le prix du port des paquets, ballots et marchandises était de 2 1/2 % par 5 livres (à 0 kg., 56) et par demi-poste ; celui des bijoux et effets précieux de 1 1/2 % sur les valeurs de 100 à

¹ *Ib.*, 42.

² *Ib.*, 63.

200 francs, de 1/4 % au-dessus de 2.000 francs ; celui des espèces monnayées : pour l'or, de 100 à 2.000 francs, 1/2 %, au-dessus de 2.000 francs, 1/4 % ; 3/4 % et 1/2 % pour l'argent ; pour le cuivre et billon, de 100 à 500 francs, 1 % : on ne prenait pas cette monnaie au-dessus de 500 francs, à cause du poids.

Au milieu de cette activité universelle, dans laquelle on pourrait peut-être noter une légère préférence donnée à la Bavière par rapport à l'Autriche, la guerre survint. Mais on a bien pu voir que la poste illyrienne était bonne. Elle parvint même à des records : on ne mettait de Paris à Dubrovnik que 20 jours, en été ; en hiver, le double de temps, à cause de la neige ¹.

β. — *La poste française en Turquie.*

L'établissement de la poste française en Turquie, de Kostajnica à Constantinople, et de ses embranchements ², fut le résultat d'une correspondance très volumineuse entre d'Étilly, Bertrand, les différents consuls de France en Turquie, les ministres des affaires étrangères Champagny et Maret, et d'autres encore.

Marmont en avait fait le projet, en même temps que celui du commerce du Levant, dont nous parlerons au chapitre suivant. Le 8 octobre 1810, Marmont écrivait au ministre de la guerre ³ que les relations commerciales avec le Levant exigeaient une poste hebdomadaire avec Salonique et Constantinople. Les frais en seraient couverts simplement par l'exploitation. La seule chose nécessaire était l'entretien d'un consul général à Travnik. Le consentement du gouvernement ture était à peine nécessaire pour cet établissement ; cependant, un « firman » du grand seigneur le rendrait plus sûr.

Le baron de Mériage, chargé d'étudier les affaires de Serbie, en parla également, dans une lettre du 1^{er} janvier 1811, à Champagny ⁴, en recommandant d'imiter, en Turquie, les procédés de la poste autrichienne, qui allait à Constantinople par Orșova et Sofia. Comme celle-ci avait donné de grands avantages au commerce autrichien, la poste française en donnerait au commerce français et illyrien. Les consulats de Travnik et de Salonique seraient les principales têtes d'expédition, les commissaires du commerce en seraient les agents intermédiaires. Le consul de Smyrne rece-

¹ B. Strika, o. c. 4.

² V. carte II.

³ BMCH.

⁴ M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 541.

vrait de Salonique les expéditions pour le Levant. Mériage recom manda aussi l'emploi des Tatars comme courriers, usage pratiqué avec succès par la poste autrichienne, et bon à imiter. Les Tatars voyageaient avec plus de facilité et de sécurité que les courriers européens. Ceux-ci, en effet, coûtaient le triple, offraient continuellement un appât aux voleurs parce qu'ils se chargeaient de marchandises, ce que les Tatars ne faisaient pas, et prenaient habituellement des Tatars comme escorte, en les payant fort cher. Par la même voie, on pourrait aussi faire circuler les journaux français ou illyriens, avec des bulletins commerciaux ou de change — afin que tout fût en accord « pour la rapide exécution des vues de Sa Majesté ».

Champagny proposa l'établissement de cette poste entre Kostajnica et Constantinople, le 28 janvier, à Napoléon, qui l'approuva en février ¹.

Mériage faisait encore remarquer, dans une lettre du 6 mai à Maret, qui avait entre temps remplacé Champagny ², que le commerce avec la Turquie faisait arriver au bureau central des postes illyriennes, à Ljubljana, une très grande quantité de lettres d'Italie et de France, qui, jusqu'à présent, avaient été expédiées par Vienne, et de là, par Brod sur la Save, allaient vers Travnik et Salonique, avec un détour de 250 lieues (à 4.288 mètres). Cela nuisait à la célérité des relations, à la sûreté de la correspondance commerciale, et aux intentions de l'Empereur, un des avantages de la conquête de l'Illyrie étant de rendre nos relations avec la Turquie et le Levant indépendantes de l'étranger. Cet établissement était chose très facile et peu coûteuse et donnerait des bénéfices à la direction. Le directeur général des Provinces Illyriennes devait donc s'entendre avec les consuls généraux à Travnik et à Salonique pour organiser le transport des paquets par la voie que suivait le commerce.

Le départ de Marmont avait laissé les choses en suspens, mais Bertrand poursuivit la tâche avec le même zèle. Napoléon mit, le 10 août, 50.000 francs à sa disposition pour frais de courriers, dépenses secrètes ³, etc.

Un stimulant vint encore d'un autre côté. Clairambault, consul général de Salonique, avertit, le 16 août, le directeur des postes de Kostajnica que le directeur de la poste autrichienne avait écrit

Ib., n° 544.

² Tous les documents suivants, pour lesquels rien d'autre n'est indiqué, se trouvent AE, Autriche 55, Provinces Illyriennes.

³ L. de Brotonne, *Dernières lettres inédites*, II, n° 1535.

aux directeurs des postes à Travnik et à Brod de ne pas recevoir les plis et les lettres des courriers français et de les renvoyer. Le 24 septembre, Bertrand fit un rapport au ministre sur cette mesure du gouvernement autrichien, laquelle commandait impérieusement l'établissement de la poste française en Turquie, dont les dépenses, d'après un premier calcul, devaient s'élever à 100.000 francs. Le service était organisé parfaitement jusqu'à Kostajnica.

Après avoir consulté les consuls, David à Travnik, Clairambault à Salonique, Bruère à Skadar, et l'ambassadeur de France à Constantinople, de La Tour-Maubourg, d'Étilly envoya à La Valette un premier projet de la poste de Kostajnica à Constantinople. La route des courriers était tracée comme suit : Kostajnica-Novi-Banja Luka-Travnik-Sarajevo-Novi Pazar-Priština-Vranje-Čustendil-Pazardžik-Plovdiv-Odrin-Constantinople ; c'était la ligne principale ; une ligne secondaire allait par Skoplje, Veles, Štip, et Strumica à Salonique ; les deux routes se séparaient à mi-chemin entre Vranje et Skoplje.

Le 18 février 1812, d'Étilly fut autorisé par La Valette à se faire fournir, par le trésorier général des Provinces Illyriennes, les fonds nécessaires pour l'établissement du service Kostajnica-Constantinople ; il avait le choix entre employer les recettes au remboursement, ou remettre au trésorier général des lettres de change tirées sur l'administration générale des postes françaises. Le 3 avril, Chabrol recommanda encore la demande de d'Étilly pour l'établissement d'un second embranchement Skoplje-Skadar, lequel fut également accepté.

La Tour-Maubourg ayant obtenu les « firmans » nécessaires, Andréossy, envoyé comme ambassadeur extraordinaire près de La Porte, fixa le service définitif et nomma les agents en mai. Le 17 mai, La Valette adressa à Maret 6 projets de d'Étilly du 16 mars, et les siens propres, sur les frais, le service direct, les embranchements et les taxes. Les frais étaient évalués à 55.980 francs pour la route principale, 6.691 francs pour les embranchements, 3.600 francs pour les agents et bureaux, en tout 66.271 francs. Le plan annexe montra un changement : le courrier pour Constantinople ne passait pas à Vranje, mais à Skoplje, et de Skoplje partaient la ligne de Salonique et la ligne de Skadar, de sorte que Skoplje était devenu le point de jonction des trois lignes. Des bureaux d'expédition n'étaient pas estimés nécessaires partout, mais seulement à Kostajnica, Travnik, Sarajevo, Priština, Skoplje, Odrin et Constantinople.

La poste aux lettres française de Turquie commença à fonctionner régulièrement le 1^{er} mai, et le premier courrier partit

de Constantinople le 4 mai et arriva à Ljubljana le 24 ¹. Le départ de Constantinople pour Kostajnica fut, d'avance, fixé au 2 et au 18 de chaque mois, le départ de Kostajnica pour Constantinople au 8 et au 24. De Ljubljana à Kostajnica fut établi un courrier direct qui arrivait la veille des jours de l'expédition du courrier allant à Constantinople, et rapportait à Ljubljana les dépêches de la Turquie et des échelles du Levant, déposées à Kostajnica. On établit également des courriers tatars allant de Constantinople à Smyrne.

Pour faciliter les relations, le gouvernement avait posé comme règle que les lettres de France pour la Turquie seraient affranchies seulement jusqu'à la frontière du territoire français ; au moyen de cet affranchissement, les postes de l'Italie recevraient de celles de l'Empire un prix de transit qu'elles partageraient avec les postes de l'Illyrie. Le destinataire paierait le port de Kostajnica au lieu de destination en Turquie.

La direction générale de l'Illyrie devait négocier, à des conditions semblables à celles de l'Italie, avec les postes de Naples, de la Suisse, de la Bavière et des pays du Nord, pour que les diverses administrations se mettent d'accord en vue de ne pas trop élever le port des lettres venant de Turquie et y allant. Le directeur général des postes illyriennes était également chargé de correspondre avec la direction de la poste française en Turquie, et de donner les renseignements demandés.

Le tarif des taxes pour le territoire de la Turquie et des échelles du Levant était fixé ainsi : De Constantinople à Kostajnica (et vice-versa) une lettre simple payait 6 paras (à environ 3 c. 5), une lettre double 12 paras ; de Constantinople à Smyrne, 3 et 6 paras ; de Constantinople à Odrin, 2 et 4 paras ; de Constantinople à Sarajevo, 5 et 10 paras. Le bureau de la poste à Constantinople se trouvait dans l'ancien palais de Venise ².

Le 10 octobre, on pouvait envoyer un rapport à Napoléon, sur la solution définitive de la question de la poste française en Turquie ³.

Il est intéressant de noter qu'en mars 1813, les négociants et la Bourse de Vienne demandèrent un courrier hebdomadaire pour Constantinople, au lieu de deux fois par mois, parce que, dans les circonstances actuelles, l'Autriche n'avait de relations importantes qu'avec le Levant. Mais le département de la poste répon-

¹ TO, 1812, 44.

² *Ibidem*, 45.

³ AN, AF^{IV}, pl. 5547, 22.

dit, le 15 juin, que ce serait une dépense annuelle de 15.000 florins, et déconseilla la mesure si le commerce n'y trouvait pas de très grands avantages susceptibles de dédommager l'État ¹.

La poste française en Turquie n'avait, en dehors de la concurrence de la poste autrichienne, qu'un adversaire redoutable : c'étaient les bruits de peste, tantôt véridiques, tantôt répandus par spéculation, qui nécessitaient des mesures de désinfection.

D'après les procédés en usage dans les lazarets autrichiens, Bertrand ordonna, le 8 mai 1812, de ne désinfecter, à Kostajnica, les lettres au ministre des affaires étrangères, qu'extérieurement ; le ministre les ferait désinfecter intérieurement à l'arrivée. Mais le ministre demanda, le 20 mai, de les désinfecter aussi intérieurement, et de faire entrer la fumigation, sans les ouvrir, soit en les perçant de part en part avec un fer tranchant, soit par tout autre moyen en usage dans les lazarets. Enfin, le ministre du commerce ordonna que toutes les lettres du Levant, même celles de l'ambassadeur au ministre des affaires étrangères, fussent ouvertes, passées au vinaigre, et recachetées par un homme illettré, en présence des directeurs de la poste et du lazaret, ainsi que cela se pratiquait à Marseille. Bertrand en rendit compte le 22 juillet à Maret, mais excepta de cette mesure les lettres de l'ambassadeur. Comme il était convenu qu'elles ne contiendraient que deux feuilles, elles pouvaient être aisément fendues avec un canif. L'usage des lazarets autrichiens était de ne jamais ouvrir la correspondance ministérielle ².

En dépit de la lutte contre la peste, la poste française, en Turquie, remplissait parfaitement la tâche qui lui était assignée et pour laquelle elle avait été créée. On ne voit pas qu'elle eût à souffrir des obstacles qui menaçaient le commerce levantin ; donc, là, on peut dire que le plan avait bien réussi.

5. *Le commerce.*

Le mot de Napoléon « Le temps des diplomates est passé, celui des consuls commence » ³ trouva une application parfaite dans les Provinces Illyriennes, que l'administration française considérait comme pays de commerce, et, avant tout, de commerce de transit, κατ' ἐξοχήν. Car, comme c'était une doctrine

¹ ACHV, Litorale Commerz, 132, 29 ex apr. 1813, 45 ex jun. 1813.

² La liste des employés des postes nommés par Andréossy à Constantinople, percée à plusieurs endroits, porte visiblement les traces de ce procédé à Kostajnica.

³ A. Beer, *Die Geschichte des Welthandels im XIX. Jahrhundert*, I, p. 41.

que la France était un État manufacturier, et l'Italie un État agricole ¹, c'était aussi une doctrine que l'Illyrie était un État commerçant.

En effet, la situation géographique prédestinait les Provinces Illyriennes à ce rôle et, avant la cession, en Autriche, ces provinces avaient servi au transit sur la grande ligne du commerce européen Hambourg-Vienne-Trieste ². Le gouvernement illyrien, sans négliger tout à fait cette ancienne direction, Nord-Sud, du transit autrichien, donna tous ses soins à la création d'une nouvelle ligne, Ouest-Est, Paris-Ljubljana-Constantinople-Smyrne, tandis qu'il combattait de tous ses moyens le transit anglais et s'occupait aussi, quoique à un degré moins important, du commerce illyrien intérieur.

Les mesures du gouvernement illyrien forment donc quatre groupes, ayant pour objet : le développement du commerce intérieur, la répression du commerce anglais, le règlement du transit autrichien, et la création du transit franco-illyro-levantin. Pour ce dernier, on peut dire que c'est le point central, auquel se rapportent toutes les mesures concernant les douanes, les routes, les postes, etc., de sorte que le chapitre du commerce est la partie la plus importante de la vie économique de l'Illyrie.

Avant d'entrer dans les détails des mesures spéciales, concernant chacun de ces groupes, nous traiterons des mesures générales qui leur sont communes, c'est-à-dire des tarifs illyriens.

a. — Les tarifs illyriens.

Ce n'est que relativement assez tard que l'Illyrie reçut un nouveau tarif des douanes. Pendant 2 mois de 1809 et 10 mois de 1810, l'ancien tarif autrichien fut encore en vigueur, et avec lui régnait un chaos épouvantable que l'intendant de l'Istrie, Arnault, décrit très vivement dans sa lettre déjà citée du 12 octobre 1810 ³ : « Les droits perçus sous les Autrichiens sont quintuplés, parce qu'on les exige en bonne monnaie. Les prohibitions de l'ancien gouvernement subsistent encore : certaines manufactures françaises paient 60 % à la sortie de Trieste, et si elles transitent, les Autrichiens demandent de nouveau 60 %, qui font seulement cinq fois moins en Bancozettel. Les Provinces Illyriennes se trouvent isolées, sans être en état de se suffire à elles-mêmes.

¹ M. Blanchard, *Les routes des Alpes Occidentales...*, p. 308.

² W. Kiesselbach, *Die Continentsperre...*, p. 3.

³ AN, AF^{IV}, 1713, 5^e d.

L'Illyrie, presque sans manufactures, tirait des États autrichiens ce qui lui était nécessaire pour alimenter son commerce et fournir à ses propres besoins et à son industrie. Aujourd'hui, l'Autriche a mis sur les produits qui vont en Illyrie les mêmes droits que sur ceux qui vont en France ; plusieurs articles de première nécessité ont même été prohibés. La France et l'Italie, de leur côté, observent encore envers l'Illyrie les mêmes règlements de douane qu'envers l'Autriche, et, réciproquement, l'Illyrie observe envers ces différents États les règlements qui étaient en vigueur sous le gouvernement autrichien ». Et Arnault conclut qu'il est aisé de se faire, au premier coup d'œil, une idée de la situation dans laquelle se trouvaient ces provinces.

C'était en effet un « splendide isolement », et il n'est pas surprenant que : « le commerce, ne sachant ce qui est permis ou non, cosmopolite comme il est en Illyrie, maudit ces provinces où rien ne le retient, et émigre : c'est le cas de la presque totalité des maisons grecques qu'on aurait dû payer pour qu'elles restassent en Illyrie » ¹.

Cependant, le gouvernement illyrien avait déjà élaboré un projet de tarif que Marmont envoya, le 18 juin 1810, à Champaigny ². Quand ce projet fut soumis à Napoléon, celui-ci envoya, le 5 septembre ³, aux ministres des finances et de l'intérieur des notes contenant les vues suivantes : Il faut considérer les douanes sous 3 points de vue : 1^o comme produit de ces provinces ; il faut donc conserver un tarif modéré, parce qu'un tarif élevé, qui donnerait de grands revenus, mais gênerait le commerce, serait une erreur ; 2^o comme moyen de communication entre la France et la Turquie, la Turquie et la France ; ce transit se faisait alors par Vienne, mais Gênes devait en devenir le point de départ : les marchandises devaient aller de France à Gênes par le cabotage, de Gênes à Alexandrie ou Casatisme en 3 jours, par terre, de Casatisme à Ponte di Lagoscuro par le Pô, de là à Trieste et à Ljubljana, de Ljubljana en Serbie, Dalmatie, Bosnie, Albanie, et Turquie par la Save ; le retour serait effectué de même. Ce commerce était plus direct et plus court, plus sûr et moins cher que la voie de Vienne. Les marchandises ne devaient rien payer. Il fallait savoir quelles marchandises pouvaient faire concurrence pour les gêner. Les draps français, ainsi que les soieries et les étoffes de toute espèce allaient à Milan, Florence, Naples par

¹ AN, F¹E, 61, n^o 1, *Note pour Napoléon sur la situation de l'Illyrie en 1810*.

² BMCH.

³ *Correspondance*, XXI, n^o 16867.

terre ; à peu de frais ils iraient à Trieste, etc. Cette route présentait tous les avantages, mais le commerce ne la prendrait pas, s'il n'était aidé et éclairé ; 3^o comme moyen de communication entre la mer et l'Autriche ; ce point était réglé par le dernier traité ; il fallait tenir le transit le plus haut possible et indiquer les marchandises que le commerce devait envoyer à Trieste, pour approvisionner l'Illyrie, l'Autriche, la Hongrie, etc.

Ce furent ces points de vue qui inspirèrent le décret et les tarifs du 27 novembre 1810 ; le rapport de Montalivet, accompagnant ce décret ¹ — déjà cité au chapitre des douanes — indiqua comme son objet essentiel de réduire de moitié le droit de transit à travers l'Italie, tant pour les marchandises expédiées de France en Illyrie que pour celles dirigées sur la Bavière, la Confédération du Rhin, l'Autriche, la Turquie, et vice-versa ; de désigner les routes pour le transit ; et d'indiquer les droits à percevoir. Les titres III, IV, V réglaient, en effet, le transit levantin et autrichien, le titre VI décidait en général que les lois et règlements de l'Empire, relatifs aux déclarations et à la sortie, aux visites, aux vérifications, aux acquits-à-caution de transit et de circulation, à l'acte de navigation, à la contrebande, aux saisies, aux amendes et aux confiscations, étaient applicables dans les Provinces Illyriennes.

Au décret étaient annexés plusieurs tarifs ² : « 1^o Tarif général des droits d'entrée et de sortie ; 2^o Tarif des droits d'entrée sur différents articles des manufactures et du sol de la France et de l'Italie ; 3^o Tarif des droits d'entrée et de sortie sur les denrées coloniales. » En 4^e lieu suivait encore le « Tarif des droits de navigation d'après le décret du 27 vendémiaire an II », dont nous aurons à nous occuper plus tard.

Ces trois premiers tarifs illyriens exprimaient clairement la politique économique de Napoléon dans ce pays : exclusion expresse des denrées coloniales et des produits des manufactures anglaises, et exclusion plus voilée de l'industrie autrichienne ; faveurs extrêmes accordées aux manufactures françaises en premier lieu, italiennes en second lieu, surtout pour le transit en Turquie ; et réserve exclusive des produits illyriens à l'usage de la France d'abord, de l'Italie ensuite.

Ces tendances se montrent le plus dans les prohibitions et les exemptions ; il vaut la peine d'en énumérer les principales, d'abord celles du tarif général, qui se distingue par une longueur prodigieuse. En tout, il y a 189 articles imposés. Ne sont cités ici

¹ AN, AF^{IV}, pl. 3878, 54.

² APL, F₈.

que les objets d'usage courant, alors, en Illyrie ; il y en avait également qu'on ne connaissait probablement pas en Illyrie.

Sont prohibés à la sortie : les articles pour la marine, l'argent sous toute forme, les armes de guerre, toutes les sortes de bâtiments en service et hors d'état de service, les bestiaux de toute espèce, les cendres à l'usage des manufactures, la viande salée et fumée, le chanvre sous toute forme, la cire blanche et jaune non ouvrée, les clous de cuivre, la terre de porcelaine, les écorces à faire le tan, l'étain non ouvré et usé, le vieux fer, les feuilles propres à la teinture et aux tanneries, le fil de lin à voiles, les foin et herbes, les fruits frais de toute sorte, les graines de toute sorte, la laine non filée, les légumes verts et secs de toute sorte, le lin brut, les mâts pour vaisseaux, les métiers à faire des bas et autres ouvrages, les munitions de guerre, l'or sous toute forme, les pailles, le parchemin, les peaux et fourrures, les pierres, le platine, les plâtres, le poil de toute espèce, la potasse, le salpêtre (sauf permission), le sel fossile naturel, la soie sous toute forme, la soude, le soufre, le tan, les terres de teinture, les toiles à voiles.

Sont prohibées à l'entrée : l'acier sous toute forme, les basins de toute espèce, les draps de laine, coton et poil, les étoffes de coton, fil, laine et poil, la limaille de cuivre, de fer et d'acier, les linons et batistes (excepté de France et d'Italie), les marchandises anglaises, les médicaments (sans autorisation spéciale), le mercure, le métal de cloches, tout métal non ouvré allié de cuivre, d'étain ou de zinc, les produits de mine de fer brut et lavé, les mousselinettes, les ouvrages en acier, airain, cuivre étain, fer, fonte, laiton, tôle et autres métaux, la poterie (excepté de France et d'Italie), les tapisseries de laine.

Exempt de droit à la sortie : le mercure.

Exempts à l'entrée : les bestiaux de toute espèce, les graines de toute sorte, le pain, le poisson frais et d'eau douce.

Le premier tarif spécial contient une vingtaine d'articles manufacturés, dont l'importation est prohibée s'ils viennent d'ailleurs que de France et d'Italie, et imposés de droits très bas. Ce sont : la bonneterie de laine, soie, coton, fil ; le fer blanc et la fonte ; les cotons filés ; les draps et étoffes de laine ; les étoffes de coton, soie, filoselle, crêpes ; les ouvrages en cuir et peaux ; la quincaillerie et les ouvrages en acier, airain, cuivre, laiton, étain, fer ; la porcelaine ; les toiles de coton ; le vin et le vinaigre.

Le second tarif spécial comprend les droits élevés bien connus sur les denrées coloniales, cacao, café, canelle, écailles de tortues, girofle, gomme, indigo, poivre, quinquina, sucre, thé, vanille. Riz et saumac étaient prohibés à la sortie, le tabac en feuilles

venant de bâtiments étrangers ou par terre était imposé à 109 fr. 8127, de bâtiments français, à 98 fr. 8230, et prohibé à la sortie. Les cotons, qui nous intéressent le plus ici, payaient comme droit d'entrée : ceux des colonies 439 fr. 2512, ceux du Levant, par mer, 219 fr. 6256, ceux du Levant, par terre, 109 fr. 8127, ceux de Naples 32 fr. 9266, ceux de tout autre pays 329 fr. 4385.

Les tarifs portaient les droits en florins et kreutzers, et en francs, centimes et millimes. Une note, à la fin, disait que le tabac de Hongrie était assujetti à un régime particulier. Les cotons du Levant, passant en transit par les Provinces Illyriennes, n'acquittaient à l'entrée que le simple droit de balance. Les autres denrées et marchandises coloniales acquittaient les droits de consommation prévus par le tarif, soit qu'elles restassent dans le pays, soit qu'elles fussent expédiées pour d'autres destinations.

Voilà les tarifs dont Marmont disait que c'était un bon travail. protégeant l'industrie du pays, etc. ¹ Beaucoup d'auteurs ont copié cette assertion — déjà citée — de Marmont ; mais il ne semble pas qu'elle répondit tout à fait à la situation réelle : l'intérêt de l'Illyrie ne venait en considération qu'en dernier lieu ; en Illyrie, il n'y avait vraiment pas beaucoup d'industries à protéger.

Le tarif général protégeait véritablement l'Illyrie en ce qu'il prohibait l'exportation et exemptait l'importation des bestiaux et des grains, dont l'Illyrie manquait, prohibait l'importation des métaux, dont l'Illyrie abondait, et exemptait l'exportation du mercure. Le tarif spécial des manufactures favorisait l'industrie française et italienne qui, en général, ne payaient que la moitié du tarif général, moins encore pour certains objets. L'importation de ces objets de tout autre pays était prohibée. On a remarqué que c'était une mesure contre l'industrie autrichienne, surtout celle de Vienne ². Le tarif des denrées coloniales, enfin, était la simple copie des décrets de Trianon.

Ce qui prouve que le tarif ne répondait pas parfaitement aux besoins du pays, c'est que les demandes de modification affluèrent bientôt. On les admit assez tard, en partie seulement, après beaucoup d'hésitations, tout en voyant qu'elles étaient fondées. Nous en traiterons à part.

Avant tout, c'étaient les nombreuses prohibitions de sortie, dues au principe de réserver les produits illyriens à l'usage de la France et de l'Italie, qui se montrèrent plus tard comme inapplicables et nuisibles aussi aux finances, en donnant trop peu de

¹ A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, pp. 308-309.

² P. Darmstädter, *Studien zur napoleonischen Wirtschaftspolitik*, II, p. 119.

revenus aux douanes. Des modifications devinrent également nécessaires par la mise hors douanes de la partie méridionale des Provinces Illyriennes dont nous avons déjà parlé. Enfin, les préparatifs de la guerre de 1813 exigèrent eux-mêmes des changements.

Ces motifs provoquèrent deux décrets, permettant la sortie de nombreux objets prohibés au 1^{er} tarif général. On ne parvint pas à l'établissement d'un nouveau tarif général, que le gouvernement illyrien jugeait nécessaire ; la guerre de 1813 l'empêcha.

Les premières dérogations furent accordées par le décret du 19 septembre 1812 ¹. Bertrand et Dizié avaient déjà demandé un nouveau tarif général. Mais, ce travail important devant être discuté, le ministre des manufactures et du commerce, Collin de Sussy, se contenta, pour le moment, de proposer les changements les plus urgents, afin d'améliorer le sort de l'Illyrie et d'élever le produit des douanes.

La sortie des bestiaux était défendue, mais l'Illyrie en recevait beaucoup de Hongrie et en faisait commerce avec l'Italie, et l'intérêt de l'agriculture exigeait le rétablissement de ces échanges qui, alors, se faisaient par fraude. Le droit de 5,17 par quintal (56 kg.) sur le charbon de terre en avait compromis l'exportation : on devait le réduire à 2 %. La cire blanche était abondante en Illyrie, sa prohibition était nuisible aux habitants et au trésor. La Dalmatie récoltait beaucoup de vin et fabriquait de grandes quantités d'eau-de-vie. Après sa mise hors douanes, considérée comme province étrangère, ses produits ne pouvaient plus soutenir en Illyrie la concurrence avec les produits des autres pays. Il fallait lui rendre ce débouché, ou alors la Dalmatie ne pourrait plus payer ses impôts. Le droit sur les huiles fines avait eu pour objet d'encourager la culture des olives en Dalmatie. Celle-ci devenue province étrangère, il était avantageux pour le trésor d'imposer également les huiles fines et les huiles communes. Les laines non filées étaient prohibées à l'exportation. Cependant, l'Illyrie en fournissait en abondance, et ses manufactures ne pouvaient toutes les travailler. Il fallait donc en permettre la sortie jusqu'à un plus grand développement des fabriques. Le riz, que l'Illyrie tirait d'Italie sous le droit de balance, était prohibé à la sortie ; mais on pouvait en tirer des bénéfices en permettant l'exportation contre 3 francs par quintal (56 kg.). Les sirops étaient trop faiblement imposés à l'entrée (10 %) en

¹ AN, AF^{IV}, pl. 5496, 60. Décret, rapport de Collin de Sussy du 5 août 1812, et tarif. Tarif TO, 1812, 102.

comparaison avec le sucre, et de même le chocolat (15 %) en comparaison avec le cacao. Potasses, saumac et écorce de chêne étaient prohibés ou fortement imposés, mais il convenait d'en permettre la sortie sous des droits modiques.

En conséquence, l'état annexe porta les droits suivants : l'eau-de-vie simple payait par eymmer (environ 56 l.) 30 francs, celle de Dalmatie, Dubrovnik et Kotor 3 francs ; le chocolat par quintal (56 kg.) net 436 fr. 80, le vinaigre par eymmer (environ 56 l.), 5 francs, celui de Dalmatie, Dubrovnik, Kotor, France et Italie 1 fr. 50 ; le bois de constructions navales fut prohibé à la sortie, la majolique à l'entrée ; l'acier brut, ouvré et fondu fut prohibé à l'entrée, celui de France et d'Italie payait à l'entrée, par quintal (56 kg.) 8 francs, à la sortie le droit de balance ; les huiles fines et ordinaires payaient, par quintal (56 kg.) 3 francs à l'entrée, 2 francs à la sortie ; la potasse, à l'entrée, par quintal (56 kg.), 50 c., à la sortie, le droit de balance seulement pour la France et pour l'Italie ; le riz, par quintal (56 kg.), 3 francs à la sortie ; les sirops, par quintal (56 kg.), 100 francs à l'entrée ; la cire blanche brute, par quintal (56 kilogs) net 30 francs à l'entrée, 5 francs à la sortie, la même, ouvrée, 60 francs et 2 fr. 50 ; les vins ordinaires d'Autriche payaient 18 francs à l'entrée, ceux de Dalmatie, Dubrovnik, Kotor, France et Italie 1 fr. 50 ; les vins fins de France et d'Italie 4 francs ; enfin, les laines filées, par quintal (56 kg.) le droit de balance à l'entrée, 10 francs à la sortie, seulement pour l'Italie.

L'autre décret, du 26 mai 1813 ¹, apporta de derniers changements au tarif illyrien. C'étaient de grandes modifications : en général, l'abolition — devenue nécessaire pour les besoins de l'approvisionnement des armées — des prohibitions de sortie. Ce tarif était comme marqué du sceau de la guerre qui s'approchait, à laquelle on dut sacrifier même les principes, c'est-à-dire les prohibitions. Les articles de la marine et les bois ouvrés devaient payer 2 % de leur valeur ; les viandes fraîches, 5 % de leur valeur ; les chevaux, pour l'Italie seulement, 25 francs par tête ; les fromages et fruits de toute sorte, pour l'Italie et l'Allemagne seulement, par quintal (56 kg.), 6 francs et 3 francs ; les graines de toute sorte, le droit de balance ; le lin brut, pour l'Italie seulement, 2 % de sa valeur ; les peaux diverses, pour l'Italie seulement, par pièce 50 c., 15 c., et 1 % de leur valeur.

Si on a pu voir que les tarifs illyriens étaient rigoureusement établis d'après l'idée directrice de la politique économique de

¹ *Bulletin*, IV, 504-9257. TO, 1813, 55.

Napoléon, on peut dire aussi que le gouvernement central souscrivit aux demandes de modifications du gouvernement illyrien, en faveur de l'Illyrie, quand des considérations de nature plus haute ne l'en empêchèrent pas.

b. — Le commerce intérieur.

La vie du commerce intérieur ne souffrit pas de changements aussi radicaux que celle du transit ; ceux-ci n'avaient pas non plus été prémédités. Toutefois, l'époque illyrienne apporta plusieurs nouveautés : les mesures concernant la sûreté des routes, les prescriptions relatives aux voituriers, l'abolition des corporations de négociants, ce qui entraîna l'établissement de négociants étrangers, et l'introduction de l'élément israélite là où il avait été exclu¹, l'établissement des mercuriales, et les décisions concernant les chambres et les tribunaux de commerce.

Une condition *sine qua non* du développement du commerce était, sans doute, la sûreté des communications. Celle-ci laissait à désirer en quelques régions, en Carniole, et surtout en Istrie, où les routes, depuis longtemps, étaient infestées de brigands. On ne pouvait parvenir à les arrêter, parce que les habitants, soit complicité, soit peur, les aidaient à se cacher. Marmont prit là-dessus deux arrêtés² : l'un, du 24 mars 1810, décida que les communes situées sur la route de Trieste à Rijeka, étaient responsables des événements qui auraient lieu sur leur territoire contre la sécurité publique ; l'autre, du 16 novembre de la même année, étendit cette décision à toutes les routes de la Haute-Carniole et de la Carniole Intérieure. Cette mesure, passablement draconienne, eut un succès complet : on ne vit plus de brigands, dans ces régions, jusqu'en 1813.

Au développement du commerce devaient aussi servir les dispositions du décret général du 23 août 1811 concernant la dimension des jantes, des roues et le poids des voitures du roulage. Ces mesures avaient été mises en exécution, en Italie, dès le commencement de 1812 ; mais les voituriers illyriens, chargés du transport des cotons du Levant, avaient demandé qu'il fût sursis de quelques mois à l'exécution de ces dispositions, jusqu'à ce qu'ils se fussent mis en règle, et le vice-roi avait accordé cette tolérance. Mais, le 7 avril 1813, le gouvernement illyrien avertit les services

¹ J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, p. 124.

² APL, F₁.

d'expéditions et les voituriers que le ministre des manufactures et du commerce avait informé l'intendant général que l'exception cesserait, et que les chariots des Provinces Illyriennes ne seraient plus admis en Italie, après l'expiration d'un délai de 3 mois, sans s'être conformés aux règles générales sur les voitures du roulage¹. En effet, par suite de ces prescriptions, un nouveau type de voiture plus légère fut créé, nommé (encore aujourd'hui) « parizar ».

Ces deux mesures précitées étaient, en partie, dictées par le souci du transit. Mais deux autres concernaient exclusivement le commerce intérieur : la propagation de la libre concurrence et l'institution de mercuriales, toutes deux dans le dessein de faire baisser les prix.

A la cession, les négociants des Provinces Illyriennes étaient encore organisés en corporations privilégiées, le nombre des membres étant rigoureusement limité. Le gouvernement illyrien abolit les privilèges, et favorisa l'établissement des négociants étrangers. Mais les négociants eux-mêmes étaient encore tout imbus de l'esprit de corporation, et, en grande majorité, ils s'opposaient, autant que possible, ainsi que les municipalités, aux intentions du gouvernement. C'est contre leurs désirs que le gouvernement propageait surtout la concurrence libre, en particulier dans les villes importantes, à Ljubljana, Trieste, Rijeka, Karlovac, Gorica. La plupart des négociants nouvellement établis se trouvaient à Ljubljana, ce qui est compréhensible, parce que cette ville, comme capitale de l'Illyrie, se développait favorablement, tandis qu'à Trieste, qui souffrait le plus de la stagnation du commerce, les négociants émigraient en grand nombre.

Citons quelques exemples. Le négociant Henrik, de Trieste, désira, en janvier 1810, s'établir à Ljubljana. La régence provisoire, la municipalité et le corps des négociants cependant répondirent, le 29 du même mois, que les négociants possédaient un privilège impérial leur donnant le droit exclusif au commerce, que leur nombre y était fixé, qu'il y avait alors 32 négociants, que Henrik n'offrait aucun article nouveau, et que, le commerce de Ljubljana n'étant pas commerce de gros, mais seulement de détail, de nouveaux commerçants lui nuiraient². Les frères Heymann de Würzburg demandèrent également, en février, l'autorisation de s'établir à Ljubljana. Le 24 février, l'intendant Fargues informa le vice-président de la régence que Dauchy avait autorisé l'établissement de Henrik et de Heymann³.

¹ TO, 1813, 28.

² AGL, 1810.

³ *Ibidem*.

Le cas Heymann est intéressant aussi par ce fait que Heymann était le premier Israélite, qui s'établît à Ljubljana ¹ depuis 300 ans, puisque, en 1515, par ordonnance de l'Empereur Maximilien, tous les Israélites avaient dû quitter les pays de l'Autriche Intérieure. Cette permission était conforme aux idées générales du gouvernement français : un arrêté de Marmont, du 27 novembre 1810 ², affranchit les Israélites de toute loi d'exception existant en Autriche et leur donna la pleine jouissance des droits politiques. Abraham et Moïse Heymann, originaires de Bavière, fournisseurs de l'armée française d'Allemagne, étaient venus, avec leur neveu Siméon, en novembre 1809, à Ljubljana. Abraham fonda, avec son frère et son neveu, une maison de manufactures ; ils avaient aussi un de ces bureaux de change pour Bancozettel, mentionnés déjà à l'occasion de la crise monétaire. En 1811, lors d'un voyage à Klagenfurt pour changer des Bancozettel, Moïse fut arrêté, par méprise, par les autorités autrichiennes, et perdit 12.000 florins par la baisse du cours. Les Heymann contribuèrent à la découverte du falsificateur des Bancozettel, le peintre L. Layer à Kranj, également déjà cité. Ils avaient toujours l'appui du gouvernement. Belleville les avertit, le 8 février 1811 ³, que, contrairement à la prohibition du tarif du 27 novembre 1810, Marmont avait donné son consentement à l'exécution de leur projet du 30 janvier, qui était d'exporter en Italie la vieille argenterie qu'ils possédaient et qu'ils pourraient réunir en Illyrie, sous l'obligation d'y rapporter une valeur égale en numéraire. Dans la guerre de 1812, Abraham alla en Russie, encore comme fournisseur de l'armée. Au retour des Autrichiens, l'ancienne interdiction concernant les Israélites fut renouvelée. Abraham retourna en Allemagne ; Moïse et Siméon reçurent, en 1818, la permission de rester à Ljubljana, permission cependant restreinte à leur famille.

En mars, Dauchy autorisa encore l'établissement du négociant Riggi à Ljubljana, et Fargues demande à connaître le nombre des marchands que le commerce actuel de Ljubljana pouvait avoir, et quel était le nombre des marchands de chaque classe. La réponse avait été, pour ainsi dire, déjà donnée le 29 janvier ⁴. Georges Gerber, chapelier, demanda, le 5 juillet, la permission de fabriquer des chapeaux fins, les autres ne fabriquant que des chapeaux grossiers, ce que la municipalité de Ljubljana autorisa le 10 novembre. Pierre Antoine Bosisio sollicita l'autorisation d'ouvrir

¹ A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, pp. 319-320.

² AFL.

³ APL, F₃.

⁴ AGL, 1810, 28 mars.

un magasin de quincaillerie et de bijouterie, mais la corporation des négociants se prononça, le 17 décembre, contre cette permission ¹. Le résultat final n'est pas conservé dans les actes.

A Trieste, il y avait, en octobre 1809, 222 maisons de commerce. En 1815, on constata que 40 maisons de commerce nouvelles avaient été accréditées pendant l'époque française; mais, dans la liste des fondations et approbations de maisons et de sociétés de commerce, de navigation et d'assurances, ainsi que dans presque tous les documents, les années 1808 à 1814 manquent ², ayant été probablement détruites ou perdues.

A Karlovac, l'intendant de Vienne demanda à la municipalité, le 17 juin 1810 : les conditions de nouveaux établissements de négociants à Karlovac ; les avantages ou inconvénients pour la ville d'une telle augmentation, au point de vue de la population et de la situation commerciale ; le nombre des négociants actuels ou des maisons de commerce, en définissant comme maisons de commerce celles qui font le négoce en gros, dont le nom et la signature sont connues, et qui sont en relation avec des firmes solides des plus importantes villes commerciales de l'Europe, et comme négociants de 2^e classe, ceux qui faisaient la commission ; enfin, le nombre de négociants nouveaux que la ville pourrait avoir, au maximum. A ce questionnaire, la municipalité répondit, le 23 juin, qu'il n'y avait point à Karlovac de négociants de 1^{re} classe, et donna une liste de 18 négociants de 2^e classe ³. Aux archives de la ville, cependant, il n'y a pas de documents par lesquels on puisse savoir s'il y eut établissement de nouveaux négociants. Plusieurs négociants français, enfin, s'établirent à Gorica ⁴.

L'autre mesure, l'établissement des mercuriales, était due en bonne partie à l'instabilité du cours du papier-monnaie qui causa beaucoup de difficultés à la fixation du prix des vivres. A Karlovac, par exemple, en février 1810, le prix des grains et des bestiaux avait presque doublé. Les boulangers et les bouchers, qui voulaient se conformer aux prix fixés avant l'occupation de la province, s'appauvrirent, d'autres s'enrichissaient aux dépens du public, en élevant arbitrairement les prix ⁵. Il fallait établir un tarif.

Marmont ordonna donc, le 24 février ⁶, que chaque commune

¹ AML, 19.

² K. Moser, *Das Archiv des k. k. Handels-u. Seegerichtes in Triest*, pp. 160-161

³ AMK, 1810.

⁴ C. L. Bozzi, *Ottocento Goriziano*, I, p. 201.

⁵ AMK, 1810, 9 févr.

⁶ AMK, 1810.

dût arrêter, tous les 8 jours, un tarif du prix des denrées de première nécessité, en numéraire et en papier à base du cours de Vienne. Les municipalités avec les commissaires de police devaient faire cet arrêté et le soumettre à l'approbation des intendants ou des généraux, là où ceux-ci avaient les pouvoirs de haute police.

C'était une excellente mesure, mais qui ne fut pas acceptée complètement sans opposition : ainsi, à Ljubljana, deux bouchers, M. Gregoranec et J. Urbas, furent arrêtés pour avoir fait des difficultés dans l'approvisionnement. A cette occasion, les bouchers de Ljubljana perdirent leur privilège et un certain Layoux reçut cet office, sous condition de vendre la livre (à 0 kg. 56) de viande à 12 kr. ¹

On possède quantité de ces tarifs, de diverses communes, surtout de Ljubljana et de Karlovac ², pour les denrées suivantes : froment, seigle, orge, avoine, sarrasin, riz, sel, farine, pain, viande de bœuf, pomme de terre, pois, fèves, beurre, lard, huile, vinaigre, vin, bière, foin, paille, bois, chandelles, pour plusieurs mois de 1810, 1811, et 1812 ; mais ils sont incomplets et ne permettent pas de tirer des conclusions. Il n'y a qu'un relevé de 1811 et 1812 pour quelques objets, fait, le 30 juin 1813, à la mairie de Ljubljana ³, et qui permet de dire que la courbe, à partir de janvier 1811, alla en montant jusqu'en février 1812, pour descendre ensuite, pour la plupart des objets, jusqu'en décembre 1812.

Chambres et tribunaux de commerce furent organisés par le décret du 15 avril 1811. Les articles 116-118 établirent une chambre de commerce à Trieste, composée de 11 membres, une autre à Dubrovnik, et une à Rijeka, composées chacune de 8 membres ; deux députés de la chambre de Trieste, un de Dubrovnik et un de Rijeka, devaient faire partie du conseil général du commerce à Paris, institué par décret du 27 juin 1810. L'établissement des prud'hommes, prévu, ne fut cependant pas réalisé. Les articles 197-200 établirent, à Ljubljana, Trieste, Rijeka et Dubrovnik, des tribunaux de commerce qui jugeaient les procès jusqu'à 100 francs. Quiconque était négociant depuis 5 ans pouvait devenir juge. Le tribunal de commerce de Trieste fut installé le 27 janvier 1812, celui de Ljubljana était déjà alors en activité ⁴. Nous avons déjà rencontré à plusieurs reprises cette activité des tribunaux de commerce. Le décret du 22 décembre

¹ A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 316.

² AMK ; AML ; APL, 39, 43.

³ AML, 9.

⁴ TO, 1812, 11.

1812¹ subvint aux dépenses des trois chambres de commerce. Un autre, du 14 juin 1813², maintenait la bourse de commerce provisoirement établie à Trieste. Le 5 février 1812³, le commerce illyrien fut aussi averti de la création du nouveau ministère des manufactures et du commerce par décret du 22 juin 1811. Le commerce intérieur pouvait aussi inscrire à son profit toutes les améliorations et toutes les constructions nouvelles sur les voies de communication. Le trafic intérieur était tout à fait libre : les accises sur les vins, qu'on percevait encore au début, furent supprimées par arrêté du 24 avril 1812⁴.

Il n'était pourtant pas agréable d'être négociant en Illyrie — pas plus que dans les autres pays, à cette époque. Nous verrons dans la suite comment le commerce illyrien répondit aux directives données par le gouvernement ; et nous verrons que le commerce était peut-être la classe la moins passive de la population de l'Illyrie.

c. — Le commerce anglais.

On pourrait dire que l'histoire du commerce anglais, en Illyrie, est extrêmement simple : les marchandises anglaises et les denrées coloniales furent poursuivies en règle, d'après tous les décrets et arrêtés rigoureusement exécutés, et furent brûlées partout où on pouvait parvenir à s'en saisir. Cela ne pouvait du reste se faire que sur le continent, la mer Adriatique n'appartenant point au gouvernement illyrien, mais à la flotte anglaise.

La chasse aux marchandises anglaises commença, sur le territoire des Provinces Illyriennes, dès avant la cession. C'était avant tout, Trieste, qui sentait tout le poids de cette persécution, devenue déjà une idée fixe. Le 17 juin 1809, les marchandises anglaises et coloniales de cette ville furent séquestrées⁵. Le second port important, Rijeka, était plus heureux : son ancien gouverneur, Joseph de Klobusiczky, avait averti à temps les négociants, de sorte qu'ils purent sauver la plus grande partie de leurs marchandises anglaises⁶.

Dans l'Illyrie annexée, les décrets concernant le commerce anglais s'exécutèrent naturellement sans aucun obstacle.

¹ AN, AF^{iv}, pl. 5574, 23.

² *Bulletin*, IV, 507-9326.

³ TO, 1812, 11.

⁴ TO, 1812, 39.

⁵ Mainati, *Chronique...*, VI, p. 14 ; H. Costa, *Der Freihafen von Triest*, p. 62.

⁶ ACHV, 82, *Litorale Commerz*, 4 ex dec. 1809.

Dès le 10 mars 1810, un arrêté de Marmont ¹ ordonnait l'application des lois françaises du 23 novembre et du 17 décembre 1807, du 11 janvier 1808, et du 13 floréal an XI, sur la navigation et le commerce anglais, défendait l'importation de toutes les marchandises coloniales et anglaises en Illyrie, et désignait les marchandises estimées comme anglaises. De la prohibition étaient exceptées toutes sortes d'armes, outils d'agriculture, verres de montres et lunettes, toutes les marchandises ordinaires de métal et autres. Les autres articles coloniaux pouvaient être, jusqu'à nouvel ordre, importés, mais sous certificat d'origine du Levant. Le code pénal entra en vigueur pour les contrebandiers. Enfin, l'article 3 du décret du 9 mars 1809, pour l'Italie, décidant que tous les navires pouvaient introduire librement munitions, bois de teinture, sel et marchandises levantines, fut appliqué à l'Illyrie, mais avec adjonction du certificat d'origine.

L'arrêté du 24 du même mois ² décida le sort des marchandises coloniales séquestrées à Trieste : celles-ci, demeurées à Trieste ou déjà envoyées à Venise, furent confisquées et devaient être vendues à Trieste et à Venise. C'était en exécution d'un décret du 9 février, demandant qu'il fût tiré au moins 6 millions de la vente à Trieste.

Mais cette vente n'alla pas parfaitement à souhait. Malgré les ordres donnés, ces marchandises ne furent pas toutes inventoriées ; quelques négociants reçurent la permission d'en vendre, à charge de présenter à toute réquisition le compte du montant de la vente ; d'autres vendaient sans aucune permission les marchandises qu'ils avaient en dépôt. Quand Marmont vint à Trieste et fit dresser un état par les députés de la bourse, on obtint le résultat suivant : marchandises vendues avec permission, 82.482 fl. 8 kr. ; vendues sans permission, 408.665 fl. 39 kr. ; encore existantes, 395.989 fl. 50 kr. ; en tout 887.113 fl. 37 kr., ou 2.293.999 francs. C'était une différence considérable avec la première évaluation de 5.446.054 francs, faite le 15 novembre 1809, et encore plus avec le rachat fixé, le 9 février 1810, à 6.000.000 de francs.

Marmont attribua cette différence à deux causes : l'état général des marchandises confisquées à Trieste et à Venise, de 12.048.512 francs, était exagéré et inexact ; et, depuis le 15 novembre jusqu'au 4 décembre, il avait été exporté de Trieste à Venise pour 2.000.000 de francs de marchandises, qui devaient revenir à la caisse générale de l'Illyrie, puisque l'intention de Napoléon

¹ LZ, 1810, 22.

² *Ibidem*, 16.

avait été d'affecter aux dépenses du service de 1810 la totalité du prix des marchandises. Le 4 avril, quand Gaudin fit un rapport de tout cela à l'Empereur, il proposa d'obtenir ce qui manquait en poursuivant les négociants qui avaient vendu illégalement sans permission ¹. Mais il semble que cette mesure n'ait pas été prise. Un décret du 23 avril ² autorisa encore les acheteurs de denrées coloniales, vendues à Trieste, au compte du gouvernement, à les importer en France en payant les droits de douane.

En exécution des décrets généraux du 5 août et du 12 septembre — ce dernier ordonnant des visites et des recherches à Trieste, à Rijeka et dans les autres villes illyriennes — Marmont arrêta, le 17 octobre ³, que l'inspecteur général et les employés des douanes recevraient, avec une copie du décret du 12 septembre, l'ordre de l'exécuter le même jour, s'il était possible, dans les villes illyriennes. Ils devaient exiger des négociants la déclaration des marchandises portées au tarif annexé aux deux décrets précités. Les déclarations devaient contenir la désignation de la provenance, notamment pour les marchandises vendues par le gouvernement, à Trieste, par suite de saisies ou de séquestres. Les marchandises déclarées resteraient provisoirement entre les mains des propriétaires. Les droits exigés du tarif seraient payés immédiatement, pour les marchandises non achetées au gouvernement ; pour les autres, le paiement des droits resta provisoirement en suspens. Après paiement des droits, les détenteurs pouvaient disposer des marchandises.

Cependant, au lieu de confisquer simplement les marchandises anglaises, on les brûlait. Cette nouvelle phase de la lutte économique fut inaugurée par le décret général du 19 octobre ⁴, qui décida, à l'article 5, que les marchandises anglaises seraient aussi brûlées en Illyrie. Par conséquent, l'arrêté du 31 octobre ⁵ porta : toutes les marchandises de fabriques anglaises qui sont dans les Provinces Illyriennes seront saisies et brûlées publiquement. Les négociants doivent déclarer les marchandises anglaises qu'ils ont en magasin et sont tenus, à la première réquisition, de les livrer. Recherches et vérifications seront faites après la déclaration ; tout ce qui sera trouvé de non déclaré sera saisi et brûlé, et les fausses déclarations seront punies d'une amende égale à la valeur des marchandises non déclarées, sous peine d'arrestation.

¹ AN, AF^{IV}, 1294, p. 2.

² AN, AF^{IV}, pl. 3376, 46.

³ AML, 19.

⁴ LZ, 1810, 16.

⁵ AN, AF^{IV}, 1294, p. 2.

Toutes les marchandises anglaises qu'on trouvera, à l'avenir, aux douanes, ou qui proviendront des prises ou saisies, seront brûlées.

Le *Télégraphe Officiel* pouvait déjà, le 7 novembre, annoncer les premiers résultats des « recherches scrupuleuses »¹. A Ljubljana, les déclarations devaient être faites, avant le 12 novembre, à Repesić, receveur principal des douanes. Le 11, l'intendant invita le maire à envoyer 2 membres de la municipalité, pour assister aux visites et aux recherches². A Karlovac, le sous-inspecteur des douanes, Mery, accorda un délai de 24 heures aux négociants pour leurs déclarations. Ce délai passé, le 13 novembre, aucune déclaration n'était encore faite. Au contraire, on cherchait à éluder le décret et l'arrêté en transportant secrètement les denrées et les marchandises dans les maisons de personnes qui n'étaient pas dans le commerce. Mery avertit le maire de cette ruse et annonça qu'il ferait, le jour suivant, des visites domiciliaires chez les négociants, et le lendemain, dans les maisons des particuliers qui auraient accepté des dépôts de denrées ou de marchandises prohibées. Mais, comme l'avis n'avait pas été connu de tous, Mery ordonna, le 16, de restituer quelques objets confisqués et accorda un nouveau délai³.

Les séquestres, confiscations, déclarations, visites et recherches étant achevés, on pouvait se mettre à brûler les marchandises anglaises et à vendre aux enchères les marchandises coloniales.

Le 27 novembre, on brûla, à Trieste, sur la place de la Bourse, sur un bûcher préparé à cet effet, les marchandises de fabrication anglaise qui se trouvaient dans la ville. Le général commandant l'arrondissement, l'intendant de la province, le commissaire général de la police, et les autres autorités civiles et militaires assistaient à cette opération⁴. Une nouvelle saisie ayant eu lieu le 29 novembre, on brûla, le 1^{er} décembre : 3 coupons de gros drap mesurant 90 brasses (à 1 m. 62); 2 coupons de velours de laine, 2 b. $3/4$; étoffes de laine, 4 b.; 2 coupons de bazin, 30 b.; 2 coupons de piqué, 24 b. $1/2$; 2 coupons de guingamp, 40 b.; 2 coupons de mousseline imprimée, 71 b.; 2 coupons de cambridge, 63 b. $1/2$; 9 coupons de nankin, 59 b. $1/4$; 23 coupons de velours, 160 b. Le même jour, on brûla sur la place publique de Rijeka, une quantité considérable de toiles de coton, percales, nankins, piqués, etc., et on brisa et détruisit différentes pièces de faïence, le tout provenant de déclarations et

¹ TO, 1810, 11.

² AML, 19.

³ AMK, 1810.

⁴ TO, 1810, 18.

saisies faites à Rijeka et dans son territoire. Le 23 novembre, on avait brûlé, à Split, sur la place publique : 80 pièces de cambridge, 19 pièces de flanelle, 40 pièces de bazin, 14 aunes (à 1 m. 20) de velours, 2 aunes $1\frac{1}{4}$ de piqué noir, 32 aunes $1\frac{1}{2}$ de camelot de laine, 1 aune $3\frac{1}{4}$ de cuir noir, 9 aunes de nankin ¹. C'étaient les premières exécutions de ce genre, en Illyrie. Par la suite, de longtemps on n'en connut pas d'autre.

Sur la grande place de Ljubljana, devant la mairie, le 11 octobre 1812, en présence des principales autorités civiles et militaires, furent brûlées ² : 117 pièces de percale, 76 pièces de toile de coton, 153 pièces de mousseline, 311 pièces de mouchoirs de percale, en tout 657 pièces, mesurant 3.862 m. 31 cm. et d'une valeur approximative de 45 à 50.000 francs. Les dernières furent brûlées le 21 février 1813, à Ljubljana ; à cet effet, le receveur Repešic demanda, le 18, à la municipalité une table et des chaises pour la commission, siégeant comme de coutume, sous les arcades de la mairie ³.

Dans ses publications, concernant ces mesures, le gouvernement tint à ajouter qu'un grand concours de peuple assistait partout aux exécutions, ou plutôt à « cet acte de justice ». Mais nous verrons, au chapitre de l'opinion publique, les vrais sentiments de la population à cet égard. Ce n'était pas précisément l'enthousiasme ou la satisfaction. Le peuple comprenait, sans aucun doute, plus facilement, les ventes des marchandises coloniales saisies.

Dizié annonça le 31 juillet 1811, plusieurs de ces ventes ⁴. On vendait : au bureau de Ljubljana, le 12 août, 2.255 livres (à 0 kg. 56.) de sucre raffiné en pains, 347 livres de cacao, 118 livres de café, 99 livres de sucre, 65 livres de quinquina, 16 montres en argent, 20 pièces de dentelle et autres bagatelles ; au bureau de Rijeka, le 19 août : 90 sacs de café pesant 1.887 livres, 10 sacs de cacao (1.316 livres), 42 sacs de raisins de Corinthe (2.883 livres), 4 caisses de quinquina (145 livres), 2 sacs de noix muscade (42 livres), savon (13 livres) ; au bureau de Gorica, le 14 août : diverses petites quantités de sucre, de poivre et de café ; au bureau de Lienz, le 21 août : 100 livres de sucre, 100 livres de café ; au bureau de Beljak, le 22 août : 6 ballots de poivre noir pesant 977 livres, 2 tonneaux de vin de Styrie contenant 10 eymer (à environ 56 litres).

¹ AN, AFIV, 1713, 5^e d., p. 141. TO, 1810, 21.

² TO, 1812, 83. A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 357.

³ AML, 5, n^o 30.

⁴ TO, 1811, 63.

Dizié estima aussi nécessaire de publier, le 18 février 1812, au *Télégraphe Officiel* ¹, une liste des denrées coloniales prohibées dans la région mise hors douanes, parce que beaucoup de négociants ne considéraient comme denrées coloniales que le sucre, le café et le thé. C'était un extrait des décrets du 5 août et du 12 septembre 1810. Et Dizié conclut que l'intérêt des négociants était de concourir au blocus continental pour arriver à la liberté des mers et du commerce.

Le 16 avril, Dizié annonça une nouvelle série de ventes ² : le 4 mai, au bureau de Rijeka, 7 balles et 142 sacs de sucre, 2 sacs d'indigo, 12 sacs de poivre, 8 barils et 7 sacs de cacao, 1 colis de soufre, 16 barils et 31 sacs de café, 287 bûches de bois de campêche, le tout pesant 29.155 livres (à 0 kg. 56) ; le 8 mai, au bureau de Ljubljana : 3 ballots et 11 sacs de poivre noir, 2 sacs de sucre raffiné, 2 tonneaux d'huile de poisson, 4 sacs de café, pesant en tout 2.115 livres (à 0 kg. 56), et des quantités moindres de toile, fil, cuir, étoffes de soie, etc. On vendait en plusieurs lots. Les acheteurs devaient payer immédiatement le prix des marchandises, le droit de consommation et les frais de vente.

Dans les provinces de Dalmatie, de Dubrovnik et de Kotor, furent saisis et confisqués en 1811, et vendus le 1^{er} juillet 1812, au bureau principal de Rijeka ³ : 50 balles de coton en laine pesant 6.210 livres (à 0 kg. 56), 8 futailles, 11 sacs et 2 barils de sucre (3.290 livres), 5 futailles de café (1.700 livres), 7 barils et 6 sacs de cacao (836 livres), 1 caisse d'indigo (239 livres), 1 barrique de poivre (385 livres), 1 colis de liège (239 livres), 1 colis de peaux de bœufs (83 livres), 1 baril de rhum (92 litres), et d'autres marchandises prohibées (savon et tissus).

De grandes ventes eurent encore lieu en novembre et décembre : à Rijeka, le 23 novembre ⁴, 10 sacs de sucre en poudre (535 livres à 0 kg. 56), 20 sacs de café (1.644 livres), 3 sacs de cacao (366 livres), 11 bûches de bois de campêche (704 livres), 16 pièces de nankin, etc. ; à Ljubljana, le 26 novembre : 3 barils et 3 sacs de sucre (721 livres), 3 sacs de café (230 livres), 2 sacs de poivre (150 livres), 72 douzaines de mouchoirs de fil imprimés, 21 pièces de rubans, et autres choses ; à Beljak, le 30 novembre : 3 sacs de café (137 livres), 28 pains, 1 paquet et 1 colis de sucre (316 livres), 2 paquets de poivre noir (51 livres), 236 mouchoirs de fil, etc. ; à Banija, le 3 décembre : 10 barils de café d'Amé-

¹ TO, 1812, 17.

² *Ibidem*, 36.

³ *Ibidem*, 48.

⁴ *Ibidem*, 94.

rique, de première qualité (3.390 livres), 2 sacs de café de qualité commune (48 livres), 1 sac de sucre raffiné (40 livres).

L'année 1813 vit les dernières ventes ¹. Le gouvernement vendait, à Trieste, le 26 avril, différentes petites quantités de café, de poivre et de sucre ; à Rijeka, le 29 avril : 3.000 livres (à 0 kg. 56) de sucre, 1.200 livres de café ; à Ljubljana, le 3 mai : différentes petites quantités de café, de soie ouvrée, etc.

L'administration illyrienne enregistrait consciencieusement chaque kilogramme et chaque mètre de marchandises coloniales et anglaises vendues et brûlées. Les quantités ainsi reçues en étaient assez considérables ; toutefois, on a pu remarquer qu'elles étaient, au début, plus importantes que vers la fin, c'est-à-dire que les marchandises saisies à l'occupation formaient le gros du stock saisi. Après tout, ce n'était qu'une partie — et, vraisemblablement, infime — du commerce anglais qui traversait les Provinces Illyriennes ; les Anglais en effet tenaient la mer, et c'est là que se faisait le plus de commerce. Nous en parlerons au chapitre de la navigation et de la contrebande — qui échappaient au contrôle du gouvernement illyrien.

d. — Le commerce autrichien.

Trieste et Rijeka, ports francs depuis 1719, étaient les débouchés naturels, le premier, du commerce autrichien, le second, annexé depuis 1778 par la Hongrie, du commerce hongrois ². La cession des Provinces Illyriennes déchira cette unité séculaire. Pour l'Autriche, séparée de la mer par l'Illyrie, le transit était une question d'existence ; mais les habitants de l'Illyrie, de leur côté, supportaient difficilement d'être séparés de leur hinterland. Le règlement du transit autrichien était donc un devoir impérieux.

Pour le développement de ce transit, deux décisions surtout sont importantes : l'une, fixant la ville sur laquelle le transit autrichien devait se diriger ; l'autre, fixant le droit de transit pour les marchandises autrichiennes. La première était déjà indiquée dans le traité de paix du 14 octobre 1809, la seconde, dans le décret sur les douanes, du 27 novembre 1810. Mais, comme ni l'une ni l'autre ne répondaient aux désirs du commerce illyrien, et, peut-on ajouter, aux besoins et aux circonstances réels, toute l'histoire du transit autrichien, tant du côté du commerce illyrien, que du côté

¹ TO, 1813, 29.

² P. Masson, *Ports francs...*, pp. 186-193.

de l'Autriche, est une série de tentatives, pour changer ces deux mesures. Ces tentatives réussirent, mais assez tard, pour le premier point; elles échouèrent pour le second. En dehors de ces deux problèmes principaux, il y a encore une quantité de mesures d'importance secondaire.

Il était dit, à l'article 5 du traité de Vienne ¹ : l'Empereur s'engage à ne mettre aucun empêchement au commerce d'importation et d'exportation de l'Autriche par le port de Rijeka, sans que cela concerne les marchandises anglaises ou provenant du commerce anglais. Les droits de transit seront moindres pour les marchandises ainsi importées ou exportées que pour celles de toute autre nation, excepté l'Italie. On examinera s'il peut être accordé quelque avantage au commerce autrichien dans les autres ports cédés.

Le choix de Rijeka, au lieu de Trieste, port beaucoup plus important, et dont la position était de beaucoup plus favorable à l'Autriche, devait surprendre tout le monde. Rijeka était plutôt le port du commerce hongrois, et, comme nous le verrons à l'occasion de l'Illyrie autrichienne, l'Autriche n'était point disposée à favoriser ce commerce. L'Autriche préférait Trieste, mais Napoléon ne voulait pas de Trieste, à cause de Venise, à laquelle Trieste aurait fait concurrence. Cette disposition souleva donc, à propos du transit autrichien, une première difficulté, et il n'est pas surprenant qu'en Illyrie, ce fut surtout Trieste qui menât la lutte.

Cependant, le règlement du second problème du droit de transit n'alla pas si vite. La première année, comme nous l'avons déjà vu, on conserva l'ancien tarif des douanes, modifié par une série de prohibitions. Le 25 novembre 1809, Dauchy défendit l'exportation en Autriche, à Salzbourg, et dans le Tyrol, du plomb, du fer, de la calamine, du zinc et autres minerais, des clous, etc., appartenant ou à l'État, ou à des particuliers, sous peine de confiscation. Seule, l'exportation des produits d'Idrija et de Zagorje était libre, contre paiement des droits usuels ². En janvier 1810, comme l'Illyrie manquait de blé, d'avoine et de foin, l'exportation de ces articles en Autriche fut sévèrement défendue ³. Le 9 juin, parut la décision — déjà citée — de Dauchy, sur les bois permis ou prohibés à l'exportation ⁴. Mais, entre temps, on consola la population en lui laissant entendre que le commerce entre Trieste et l'Italie reprendrait, parce que les communications avec l'Au-

¹ *Bulletin* IV, 249-4789.

² LZ, 1809, 111.

³ LZ, 1810, 8.

⁴ APL, F₄.

triche et la Hongrie étaient reprises ; que les marchandises autrichiennes pouvaient venir en Illyrie sans obstacle, et que les relations des maisons commerciales de Trieste avec Vienne se renouvelaient peu à peu ¹.

Mais les prohibitions, qui se heurtaient à des courants commerciaux établis depuis des siècles, avaient déjà créé un malaise, et bientôt les demandes d'exemptions et de modifications commencèrent à affluer ; elles n'étaient pas sans fondement.

La corporation des négociants de Rijeka supplia Marmont, lors de sa visite, le 27 juin 1810, d'accorder la liberté du transit, de confirmer les privilèges du port franc, de protéger la navigation, et de sauver les bâtiments de commerce retenus dans les ports de Malte et de Sicile ². La Haute-Carinthie exportait au Levant le fer travaillé, quand la mer était ouverte, en Italie, et en Autriche sous le blocus, et compensait, par cette exportation, les importations de fer brut, dont ses forges avaient besoin, de blé, de vin, d'étoffes, etc., qui venaient de la Basse-Carinthie, restée autrichienne ³. Elle se trouvait, par suite de la défense d'exportation, dans une situation extrêmement difficile, que nous avons déjà notée dans le chapitre sur l'industrie. Les négociants de Beljak s'adressèrent donc, le 10 octobre, à Marmont, alors présent dans leur ville, pour demander qu'on aidât leur commerce ⁴. Ils demandaient que fût permise aux fabricants de fer brut, en Basse-Carinthie, l'extraction de charbon de la Haute-Carinthie, parce que, sans ces charbons, la Basse-Carinthie ne pourrait produire la quantité de fer brut nécessaire à ses propres forges, et encore moins celle que réclamaient les forges de la Haute-Carinthie ; qu'on conclût avec l'Autriche, un traité de commerce, permettant l'importation, en Autriche, de plusieurs articles des fabriques illyriennes, comme l'acier et toutes sortes de fer travaillé ; et enfin, qu'on pût importer d'Autriche toutes sortes de vivres sans obstacles. C'est que les anciens liens étaient très forts : en juillet, un bon nombre de négociants illyriens se trouvaient à Vienne ⁵.

Le tarif des douanes illyriennes, qui se préparait, devait répondre à toutes ces attentes.

Marmont avait préparé le projet de tarif déjà cité, qu'il adressa, le 18 juin, à Champagny ⁶. Dans ce document intéressant (men-

¹ LZ, 1810, 4.

² BMCH.

³ L. de la Moussaye, *Kurze Statistik des Villacher Kreises*, pp. 63-64.

⁴ BMCH.

⁵ LZ, 1810, 33.

⁶ BMCH.

tionné brièvement dans ses Mémoires), Marmont exposait que les Provinces Illyriennes, par nature et par position, dépendaient des pays environnants. Par nature : sol ingrat, peu d'industrie; par position : pays de transit. La dépendance était d'ailleurs réciproque : l'Illyrie était un passage pour les produits de l'Autriche, de l'Italie, de la Bavière, de la Turquie. Le commerce avec l'Autriche était divisé en trois branches : exportation, importation, transit. L'exportation, en Autriche, était peu importante ; elle comportait, en général, des objets dont l'Autriche abondait et qu'elle-même exportait. Plus importants étaient l'importation d'Autriche de produits manufacturés qui étaient, pour l'Illyrie, de première nécessité, et le transit de l'Autriche pour l'Italie et de l'Italie pour l'Autriche. Marmont donna trois listes des objets qu'il était utile de réserver pour l'exportation, l'importation et le transit. Il avait soumis son travail à un grand nombre de négociants et l'avait modifié d'après leurs observations, parce que, comme il disait, un tarif de douane était toujours difficile, mais particulièrement dans un pays où toutes les relations étaient changées. Il désirait limiter les droits, pour ne pas forcer le commerce à prendre une autre direction, et souhaitait aussi un traité de commerce qui assurerait aux habitants la presque totalité des transports des marchandises en transit. Si, au contraire, les rouliers autrichiens pouvaient faire les transports en Illyrie, il n'en résulterait qu'une augmentation de consommation peu profitable.

Tels étaient donc les points de vue du gouvernement illyrien, ou plutôt ceux de Marmont qui avait pris en considération les besoins du commerce illyrien.

Quant à l'Autriche, en général, elle favorisait le commerce autrichien en Illyrie, surtout celui de l'Autriche Intérieure, comme voisine immédiate de l'Illyrie¹, par plusieurs mesures douanières, par exemple en amoindissant le droit sur les marchandises de transit. Mais il y avait aussi des cas contraires.

Le point de vue autrichien fut exposé très nettement par le conseiller aulique Schemerl², à Vienne : il y avait dépendance économique réciproque entre l'Autriche et l'Illyrie, et il était de l'intérêt de la France de ne pas mettre d'obstacles à l'exportation autrichienne et hongroise par Trieste, Rijeka et Karlovac, puisque la prospérité de ces villes en dépendait. Le choix de Rijeka, au préjudice de Trieste, cependant, ne pouvait se comprendre

¹ AGG, registres 1810-1812.

² [J. von Schemerl], *Vorschläge zur Erleichterung und Erweiterung...*, pp. 1-22.

que par l'intention de favoriser les ports italiens voisins, surtout Venise, aux dépens de Trieste ; mais cela devait n'apporter que des désavantages à l'Illyrie, Venise n'ayant plus sa puissance ancienne, et le chemin de Trieste étant plus court que celui de Rijeka. L'Autriche devait négocier avec l'Illyrie pour son accès à l'Adriatique.

La mission de Metternich, en 1810, à Paris, avait, en grande partie, pour but de régler les relations commerciales, et eut un succès partiel. Napoléon autorisa, le 24 avril, Champagny ¹ à entamer des négociations pour l'établissement d'un magasin autrichien, à Rijeka, sur le règlement des relations commerciales entre l'Autriche et l'Illyrie, et sur un traité général de commerce. Le 5 septembre, Metternich pouvait soumettre à la ratification de François II deux conventions, dont l'une relative à l'établissement du magasin à Rijeka, rédigée conformément aux vœux de la chambre aulique à Vienne ². Il avait obtenu l'autorisation d'établir un comptoir, avec un personnel autrichien, et régi par un consul autrichien, c'est-à-dire plus que la chambre n'avait demandé, ce dont Metternich était extrêmement satisfait. Mais, pour Trieste, il n'avait rien pu obtenir, cette malheureuse ville étant destinée à devenir exclusivement un port militaire, ce qui équivalait à sa ruine. Des considérations en faveur de Venise avaient porté Napoléon à cette décision.

L'intérêt porté par le gouvernement autrichien à la question du transit autrichien était indubitable ; celui du gouvernement illyrien semblait être moins vif : on n'attribua pas au transit autrichien une place de première importance ; mais ceci entraîna, plus tard, des conséquences fâcheuses.

Enfin, le titre V, article 18, du décret du 27 novembre 1810, fixa le droit de transit pour les marchandises venant de l'Autriche ou allant en Autriche à 6 francs par quintal de Vienne (56 kg.), et les tarifs, annexés au décret, dont nous avons déjà parlé, désignaient les marchandises admises ou prohibées.

Mais, ni le droit de transit, qui n'était pas précisément faible, ni le tarif, favorisant les marchandises françaises et italiennes, et par lequel plusieurs marchandises du commerce autrichien, que le projet de Marmont aurait voulu conserver, se trouvaient prohibées, ne répondirent aux souhaits du commerce illyrien ni à ceux du commerce autrichien. Ces dispositions du 27 novembre 1810 créèrent un second problème du transit autrichien. Dès cette

¹ *Correspondance*, XX, n° 16407.

² *Aus Metternichs nachgelassenen Papieren...*, II, n° 156, 172.

date, le commerce illyrien et le commerce autrichien essayèrent toujours de faire baisser le droit de transit de 6 francs et d'obtenir des modifications du tarif. Ces tentatives obtinrent aussi quelque succès.

Une des branches les plus importantes du transit autrichien était les grains. Ces grains d'Autriche — ou plutôt de Hongrie — servaient, non seulement à l'approvisionnement des Provinces Illyriennes, mais aussi, et en plus grande partie, étaient exportés, par le commerce de Trieste, en Italie. Karlovac était le marché central. Au début, l'Autriche avait prohibé cette exportation, et 100 bateaux, chargés de 300.000 minots (à environ 39 l.) de grains, achetés au Banat et en Syrmie et destinés à Karlovac, furent retenus par elle, en avril 1810. Les négociants illyriens et autrichiens réunis s'adressèrent à Marmont et reçurent l'autorisation d'envoyer une députation à l'ambassadeur de France à Vienne, pour obtenir la levée de l'embargo¹. Dans la suite, plusieurs mesures furent prises afin de faciliter ce transit de grains. Un décret du 22 janvier 1811² décide que jusqu'au 1^{er} juillet de la même année, les grains allant de la Hongrie en Italie, ne paieront qu'un droit de transit de 2 francs par quintal (56 kg), et donne le même avantage aux grains achetés en Illyrie, pour l'Italie. Sur la réclamation des commerçants de Trieste, le décret du 29 août³ permit l'exportation libre des grains d'Illyrie en Italie, pour toute l'année 1811. Ce délai fut, le 5 décembre⁴, prorogé jusqu'au 30 juin 1812. La prorogation fut motivée par l'importance des opérations commerciales de Trieste en Autriche, et particulièrement dans le Banat, et par la difficulté et la longueur des transports qui exigeaient beaucoup de temps. L'importation des blés d'Illyrie en Italie abaissait les prix et facilitait ainsi l'exportation des blés italiens vers la Provence. Enfin, le décret du 6 août 1812⁵ établit que l'exportation des grains illyriens en Italie serait permise tant que les grains hongrois seraient importés en Illyrie. Le biscuit, les pâtes, etc., de fabrication illyrienne étaient compris dans cette permission. La chambre de commerce de Trieste demanda en même temps que le permis d'exportation, qui avait été étendu à Corfou, reçût son exécution.

A côté des décisions relatives aux grains, il y eut encore quelques

¹ BMCH, 18 avril, 21 avril 1810.

² AN, AF^{IV}, pl. 4013, 9. TO, 1811, 11.

³ AN, AF^{IV}, pl. 4552, 7.

⁴ AN, AF^{IV}, pl. 4780, 31 *bis*.

⁵ AN, AF^{IV}, pl. 5436, 12.

autres décisions favorables. Ainsi, un décret du 7 mars 1811 ¹, permit aux soudes de Hongrie, qui se trouvaient dans le magasin de la douane, à Trieste, d'être importées en Illyrie, moyennant un droit de 3 florins par quintal de Vienne (56 kg.), jusqu'au 1^{er} juillet prochain. Une nouvelle difficulté résultait de la situation particulière des habitants du canton de Kočevje, en Carniole. Vivant dans une région peu riche, ils avaient l'habitude d'aller en Autriche et en Allemagne faire du colportage et rapporter les petits bénéfices de leur commerce ambulancier pour soutenir leurs familles. Après la cession, l'Autriche leur défendit le colportage sur son territoire ². Le gouvernement illyrien, cependant, cherchait à les secourir : le décret du 18 février 1812, sur les droits de passeport ³, leur accorda une diminution de 1 franc. Les droits de passeport furent aussi réduits de moitié, pour tous les Illyriens, à 5 francs au lieu de 10, à cause de la position particulière des Provinces Illyriennes et des points de contact multipliés avec les pays voisins, qui obligeaient les habitants à des communications incessantes avec ceux-ci. Aux Illyriens dont l'indigence était reconnue, les passeports étaient délivrés gratuitement. Mais l'Autriche ne permit de nouveau le colportage des gens de Kočevje que le 27 janvier 1814 ⁴.

Tout ceci, cependant, ne donnait pas de solution aux deux problèmes capitaux du transit autrichien. Ce furent les demandes réitérées des commerçants de Trieste qui en provoquèrent une, en partie au moins favorable.

Ces commerçants avaient déjà adressé, le 18 janvier 1811, à Marmont, une pétition ⁵ que celui-ci envoya à Gaudin en l'appuyant ; ils voulaient obtenir, pour Trieste, la participation avec Rijeka au transit autrichien. Ils faisaient valoir que cette demande était conforme aux intérêts de Venise, que l'Empereur protégeait spécialement ; leur argument était que Trieste reliait, comme intermédiaire, Venise au commerce d'Autriche. Ils exposaient que Rijeka, en temps de paix, pourrait être le port d'exportation de la Hongrie ; mais, dans les circonstances actuelles, on ne pouvait comparer, pour la facilité des transports, Rijeka avec Trieste, car les communications étaient toujours certaines, par Trieste, tandis que, par Rijeka, elles étaient pleines de dangers ou trop longues. Les besoins en grains de l'Italie, par exemple,

¹ AN, AF^{iv}, pl. 4146, 3.

² AGG, registre 1810.

³ TO, 1812, 35.

⁴ AIV, 139/Steyer.

⁵ BMCH.

ne pouvaient être satisfaits avec sécurité et promptitude que par Trieste, et non par Rijeka. Cette ville ne pouvait remplacer Trieste, alors que Trieste pouvait tenir lieu de deux ports ; néanmoins, le commerce de Trieste se bornait à solliciter d'être admis à la concurrence. Trieste était près de la ruine : la population décroissait rapidement, la ville ne pouvait se relever que par l'autorisation demandée.

Cependant, cette première pétition, sous Marmont, n'ayant eu aucun succès, Trieste poursuivit son action avec ténacité, sous Bertrand, successeur de Marmont. A la fin de 1811, le commerce illyrien exprima plusieurs vœux, transmis et appuyés par Bertrand, et dont Montalivet s'occupa, dans son rapport du 9 décembre, préparatoire au décret du 3 janvier 1812¹. Deux de ces vœux concernaient le commerce autrichien : c'étaient que le tarif du transit de l'Autriche vers Rijeka, et vice-versa, fût modifié, et que la même faculté de transit pour l'Autriche, et vice-versa, fût accordée à Trieste qu'à Rijeka.

Montalivet, d'accord avec Collin de Sussy, répondit à la première demande que le droit de 6 francs par quintal de Vienne (56 kg.) paraissait, de fait, excessif pour certaines marchandises volumineuses, comme les grains, bois, fruits, légumes ; aussi, Dizié proposa de le maintenir, mais en laissant au commerce la possibilité de le remplacer par un droit proportionnel qui serait réglé à 2 % de la valeur. Cela serait favorable au commerce et au fisc. Puis, Montalivet citait l'avis extrêmement intéressant du consul de France à Trieste, Segurier², disant que le transit autrichien et les bénéfices qu'il procurait étaient presque nuls, parce que le droit de transit, perçu en Illyrie, n'était point en proportion avec celui des États limitrophes. La Bavière ne demandait par quintal (56 kg.) que 20 kr. = 86 c., tandis que l'Illyrie se faisait payer 6 francs, plus le décime additionnel, plus la taxe des plombs que les douanes multipliaient dans leur intérêt. Ainsi, un baril pesant plus de 150 livres (à 0 kg. 56), était visité à la frontière illyrienne par un premier bureau de douane qui y apposait 4 plombs ; à Rijeka, même opération ; à Trieste, où il était en-

¹ AN, AF^{IV}, pl. 4862, 28. Rapport annexé au décret du 3 janvier 1812.

² Segurier (Armand-Louis-Maurice), chevalier, puis baron. Né à Paris en 1770, page du Roi de la Grande Écurie en 1785, sous-lieutenant au régiment de Lorraine, dragon en 1791, émigré en 1791 ; participe à toutes les campagnes de l'émigration de 1792 à 1797, comme major de la légion de Mirabeau ; fait prisonnier par les Anglais en arrivant dans l'Inde et ramené en France en 1804 ; le 9 avril 1806, devenu consul à Trieste, le 13 septembre 1814, commissaire à Zante, le 16 janvier 1816, consul général à Londres, où il meurt en mai 1831.

voyé en entrepôt, c'était encore une visite et un changement des plombs. Il payait donc 12 plombs à 6 kr., c'est-à-dire 1 fl. 12 kr. ou 3 fr. 10 c., ou 2 fr. 07 par quintal. Le commerce autrichien, déduction faite de ce qu'il paierait en Bavière, trouvait donc, quant aux droits, une économie de 7 fr. 81 par quintal (56 kg.), en empruntant la voie bavaroise. Il y avait bien, par Rijeka, une économie de 2 à 3 francs, mais qui ne compensait pas l'autre. Les droits de péage, etc., étaient aussi plus nombreux en Illyrie qu'en Bavière. Il serait nécessaire d'exporter de Rijeka ou de Trieste par mer en Italie; cette voie était économique, mais, à cette époque, périlleuse, à cause des croiseurs ennemis.

Quant à la seconde demande, Montalivet faisait remarquer que Rijeka était plus proche de Vienne que Trieste — 128 : 144 lieues (à 4.288 m.), — mais la plus grande proximité de l'Italie et de la Bavière avait dirigé le commerce sur Trieste. Bertrand voulait laisser subsister cette préférence pour les raisons suivantes : à Trieste, la ville possédait tout ce qu'il fallait ; à Rijeka, au contraire, il faudrait construire des magasins, etc. ; pendant la guerre maritime, le commerce avec l'Autriche comprenait surtout les produits de Naples et de l'Italie ; or, il était plus aisé d'aborder à Trieste qu'à Rijeka, où il fallait traverser l'Adriatique à la hauteur de Dubrovnik ou doubler le cap de l'Istrie, tandis que le cabotage était plus facile le long des côtes italiennes ; Rijeka même avait demandé de pouvoir diriger ses grains à Trieste par terre. Le transit par Trieste, traversant l'Illyrie dans son centre et dans sa plus grande étendue, offrait plus d'avantages. Trieste était beaucoup plus près de l'Italie, sous la main de la France ; et enfin, Trieste possédait plus de ressources contre la contrebande — centre des douanes, intendance de la marine, commissariat de la police. Le conseil de commerce avait encore trouvé que Rijeka n'avait, pour ainsi dire, pas de lazaret, ne recevant que peu de produits du Levant. L'emplacement était petit et incomplètement organisé. Le port n'était bon que pour de petites embarcations.

Voici maintenant les arguments contraires : Trieste possédait déjà l'activité et le commerce, et un nouvel avantage tournerait au détriment de Rijeka. Il fallait attendre plus longtemps les résultats de l'expérience de Rijeka. Rijeka pouvait faciliter le commerce de la Hongrie avec l'Adriatique par la route Louise qui ne coûtait rien à la France. Beaucoup d'ouvriers à Rijeka avaient des patrons autrichiens : peut-être cet avantage serait-il en partie supprimé par le partage du transit. Et ainsi, en dépit des avantages visiblement supérieurs offerts par Trieste, et avec des argu-

ments visiblement insuffisants, on persista encore à maintenir le transit autrichien exclusivement par Rijeka, et le décret du 3 janvier 1812 ne trancha pas la question.

Cependant, un renversement des opinions se préparait. Dans une note du 13 janvier 1812 sur le blocus continental ¹, Napoléon disait déjà qu'on laisserait à l'Autriche le transit par Trieste, et c'en fut assez de ce changement d'opinion pour que le vœu de Trieste fût enfin comblé par le décret du 4 février ², portant que les marchandises, exportées d'Autriche en transit par les Provinces Illyriennes, pour être embarquées à Rijeka, et celles qui venaient de l'étranger par ce port à destination de l'Autriche, pouvaient passer également par le port de Trieste. Le décret renfermait aussi quelques modifications du droit de transit : les huiles ne payaient que 4 francs, le riz 3 francs, le froment 1 franc par quintal de Vienne (56 kg.) ; toutes les autres marchandises continuaient à payer le droit de 6 francs par quintal (56 kg.).

Ce décret fut connu le 16 février à Trieste, un soir, pendant le spectacle, et fut tout de suite communiqué au public, ce qui causa des transports d'enthousiasme. Bertrand rapporta le 17 et le 18 à Napoléon ³ que Trieste était dans la joie, dans l'ivresse. Les gens disaient qu'à présent ils n'avaient plus à regretter le Autrichiens ; leur joie tenait de la folie. Peu de décrets produisirent une sensation aussi vive, et autant d'enthousiasme. Il y eut illumination spontanée de la ville, et fête au casino des Grecs. Trieste fut rendue à la vie après un long sommeil. La nouvelle se répandit dans toutes les villes commerçantes d'Allemagne et du Levant. On disait que 2.000 familles étaient revenues. Enfin, le 21, les commerçants de Trieste, reconnaissants, sollicitèrent la permission d'élever une statue à Napoléon. Cette joie exubérante est aussi attestée par tous les historiens postérieurs de Trieste.

Les négociants de Trieste se hâtent d'envoyer une circulaire à leurs correspondants de Vienne ⁴, les informant que, de cette façon, ils éviteront le trajet par Rijeka, si désagréable au commerce, et feront des économies sur les frais de transport, les droits, et le temps. Leurs amis d'Autriche, de Bohême, de Pologne, de Saxe et de Prusse qui, depuis une année, dirigeaient leurs marchandises à destination de l'Italie et de l'Adriatique par Salzbourg et par Bozen, auront plus de profit par l'ancienne route

¹ *Correspondance*, XXIII, n° 18431.

² TO, 1812, 17.

³ AN, AFIV, 1713, 7^e d., pièces 19-22.

⁴ ACHV, Litorale Commerz, 122, 1 ex martio 1812.

de Trieste, qui leur fera gagner presque 3 francs par quintal (56 kg.). Huile, riz, toutes les marchandises italiennes et levantines, seront à bien meilleur marché par Trieste.

L'une des deux grandes questions du transit autrichien était donc résolue favorablement. L'autre, comme nous l'avons vu, partiellement seulement, pour quelques objets. Quand furent publiées les modifications au tarif des douanes, accordées le 19 septembre 1812, le consul d'Autriche à Rijeka, Lederer, en envoyant un exemplaire à Vienne, n'oublia pas d'ajouter ¹ que les allègements proposés par les chambres de commerce de Rijeka et de Trieste, pour quelques marchandises autrichiennes, n'avaient pas été agréés. Les modifications étaient pour la plupart à l'avantage de la Dalmatie et des îles — ce que nous avons déjà mentionné. Aussi Vučinić pouvait-il rapporter, le 10 février 1813 ², que les Hongrois faisaient leur possible pour engager l'Autriche à reconquérir l'Illyrie, par les armes ou par négociation, pour rendre le commerce libre et le ramener à ce qu'il était.

Le succès partiel du commerce de Trieste justifie ce que nous avons dit sur l'activité du commerce illyrien : bravement, les négociants des diverses villes adressèrent leurs demandes au gouvernement, principalement au sujet des relations avec l'Autriche, révélant ainsi la mentalité des « *tempi passati* ». Pourtant, le transit autrichien perdit, comme Seguiet l'a nettement exprimé, beaucoup de son importance pour l'Illyrie : le trajet par la Bavière étant à meilleur marché, il devait nécessairement changer de direction.

e. — Le commerce levantin.

Le commerce levantin par l'Illyrie devait son existence à une idée favorite de Napoléon : l'industrie française manquant de matières premières, surtout de coton, Napoléon voulait remplacer le coton colonial des Indes par du coton du Levant ; la mer n'étant pas sûre, il fallait transporter ce coton par la voie de terre, et l'Illyrie devait être le trait d'union entre la Turquie et la Bosnie d'un côté, la France et l'Italie de l'autre. C'était un corollaire au changement général des routes commerciales du continent, causé par le système continental ³.

Il eût été sans doute encore plus avantageux de pouvoir cul-

¹ ACHV, Litorale Commerz, 82, 4 ex dec. 1812.

² M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 674.

³ E. Heckscher, *The Continental System*, pp. 330-332.

tiver le coton dans les provinces nouvellement annexées elles-mêmes ; mais, comme pays de culture du coton, l'Illyrie n'entrait pas en considération, son climat n'étant pas propice. Le gouvernement autrichien avait fait faire, de 1808 à 1813, des essais de culture du coton dans la partie autrichienne de la Croatie militaire. La qualité du produit surpassait les cotons de la Macédoine et égalait presque ceux des Indes occidentales ; mais, la culture n'étant possible que dans les années extrêmement favorables, comme 1811, et impossible avec le climat instable habituel, on mit fin à ces essais ¹. Dans l'Illyrie française, la culture du coton ne dépassa pas l'état de projet ; il n'y eut pas d'essais sérieux.

Mais, comme pays de transit pour le commerce levantin, l'Illyrie était d'une importance capitale. Ce rôle n'était pas nouveau pour elle. A la fin du XVIII^e siècle, Trieste était en relations avec Constantinople par le bas Danube, avec Salonique par terre ; il y avait un entrepôt de tabac, de café et de sucre. Les voies de terre étaient encore plus fréquentées que celles de mer. L'Allemagne et l'Autriche achetaient aussi beaucoup de tabac macédonien ². Avant la cession, Trieste servait d'entrepôt pour la plus grande partie du trafic du Levant avec l'Europe ³. La Dalmatie aussi possédait d'anciennes routes de caravanes conduisant en Bosnie — praticables, il est vrai, seulement pour des chevaux, des mules, des ânes ou des voitures à sept et huit bœufs — par exemple celles de Glamoč, Vrlika, Drniš ; de Bilibrig, Sinj, Klis, Split ; d'Aržano, Cetina, Trilje, Sinj ; et d'Imotski, Zadvarje, Makarska ; la meilleure était celle de Split, Klis, Sinj, Bilibrig, Livno, Travnik, Sarajevo ⁴.

C'est Napoléon, cependant, qui créa le système. Comme tout le monde s'empressait d'exécuter les intentions de l'Empereur, cette idée finit par devenir une idée fixe et, sans beaucoup exagérer, on peut dire — ce qu'en partie nous avons déjà vu, et ce que nous verrons plus clairement encore — qu'en Illyrie tout fut subordonné au transit levantin, spécialement à celui du coton.

On doit ajouter que le développement de l'idée fut très habile. Tout d'abord, un mémoire de Marmont apporta tous les détails essentiels concernant l'importation levantine et indiqua les mesures propres à sa réalisation. Puis, ce fut une excellente propagande par la presse. Les articles du *Moniteur* et du *Journal de l'Empire*, en France, et leur reproduction au *Télégraphe Officiel* en

¹ Fr. Vaniček, *Spezialgeschichte der Militärgrenze...*, IV, pp. 277-278.

² P. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant...*, pp. 392-396.

³ M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales...*, p. 371.

⁴ G. Novak, *Split u sojetskom prometu* (Split dans le commerce international)* pp. 157-158. Voir carte I.

Illyrie, faisaient de la réclame pour l'exportation des marchandises françaises en Turquie, complétant ainsi le mémoire de Marmont, qui s'occupait surtout de l'importation du coton turc en France. Même le *Laibacher Wochenblatt*, feuille hebdomadaire bien innocente, destinée aux causeries, publia des articles sur la politique des ennemis du continent, sur la Bosnie, etc. Enfin, les mesures douanières se succédèrent, de 1810 à 1812, selon une logique rigoureuse : défense successive de l'importation du coton par la frontière du Rhin, facilités accrues pour l'importation par l'Illyrie et l'Italie.

C'est donc de ces idées directrices que nous allons nous occuper d'abord, pour étudier ensuite leur exécution, les difficultés qui s'y opposaient ; difficultés, en partie inhérentes à cette entreprise hardie, en partie dues à l'Autriche dont les contre-mesures ne doivent pas être négligées ; et enfin, le succès final du commerce franco-illyro-levantin.

Le document initial du transit levantin, le volumineux « Mémoire sur le commerce de l'Illyrie avec le Levant », adressé par Marmont, le 13 mars 1810, à Gaudin ¹, est si important qu'il convient de l'analyser en détail. Le plan est développé en quatre chapitres — traitant de l'ancienne direction du commerce levantin, de la nouvelle direction proposée, et des mesures à prendre pour son exécution — et de plus illustré par plusieurs tableaux.

I. Jusqu'à la guerre anglo-française, le commerce du Levant était entièrement maritime : les marchandises étaient transportées, de toutes les villes formant « échelle », sur la côte de l'Asie Mineure, dans les ports de l'Italie, du Midi de la France et de l'Espagne. L'interruption de la navigation commerciale et les mesures relatives au pavillon des neutres avaient cependant forcé ces marchandises à prendre une autre direction : Vienne en était devenue le centre, et le monopole en appartenait à l'Autriche. Par cette voie, quand ces deux villes appartenaient à l'Autriche, les maisons grecques et arméniennes de Trieste et de Rijeka commerçaient aussi avec Smyrne et Constantinople. Mais, par suite de la situation actuelle de ces deux villes, ajoutée aux frais d'un si long transport, tous les bénéfices commerciaux étaient anéantis, et déjà plusieurs des maisons les plus considérables se disposaient à porter à Vienne leur industrie et leurs capitaux.

S'il avait été possible de diviser également le transport des marchandises du Levant entre l'Autriche et l'Illyrie, c'eût été

¹ AE, Autriche 55 (Provinces Illyriennes), 1. Voir pour tout ce qui suit carte III.

un grand avantage : on enlevait le monopole à l'Autriche, on ranimait le commerce languissant de l'Illyrie, enfin on faisait revenir à l'Empire tous les frais de lazaret, de douane, de transit et de transport qu'il était obligé de payer en masse à l'Autriche en lui achetant les marchandises du Levant. Il était facile de démontrer par les calculs les plus rigoureux que le transport à Trieste et, par Trieste, en France assurait une économie très considérable d'argent et de temps, et les dépenses à faire pour l'établissement de ce commerce étaient si minimes, les résultats si évidents et si grands, qu'on ne pouvait douter qu'avec l'appoint du gouvernement cette route ne devînt la voie plus fréquentée ou même la seule pour les marchandises du Levant.

II. La navigation dans l'Archipel n'étant pas inquiétée pour le moment, le commerce de Smyrne et de Constantinople, par mer, avec Salonique était assez sûr et fort actif ; dans le cas où on devrait transporter les marchandises, par terre, de Smyrne à Constantinople et par la Macédoine, le désavantage serait égal pour la France et pour l'Autriche. A partir de Salonique, qu'on devait considérer comme le grand entrepôt des marchandises du Levant, les transports se dirigeaient actuellement sur Vienne par deux routes (n^{os} 3 et 4 du tableau) : la première passait à Niš, Vidin, Orșova, Pest et Vienne, le transport de marchandises y prenait 67 jours, et les frais de transport se montaient à 81 fr. 61 par quintal de Vienne (56 kg.) ; la seconde route passait par Skoplje, Sarajevo, Brod, Buda et Vienne, elle exigeait 55 jours, et coûtait 63 francs par quintal (56 kg.).

Provisoirement, comme en Serbie, la guerre rendait la navigation sur le Danube peu sûre, la route proposée vers les Provinces Illyriennes, sans toucher au territoire autrichien, se dirigerait sur Skoplje, Sarajevo, Banja Luka et Dubica ; de là, les marchandises remonteraient la Save, navigable presque toute l'année, et arriveraient à Trieste en 55 jours ; les frais de transport ne monteraient qu'à 39 fr. 60 par quintal de Vienne (56 kg.). En transportant les marchandises, par terre, de Dubica par Karlovac et Ljubljana à Trieste, elles mettraient 44 jours et coûteraient 43 fr. 20 (n^{os} 6, 7).

Le transport de Sarajevo à Trieste — car jusqu'à Sarajevo les prix sont les mêmes — serait donc de 19 fr. 80, ou 23 francs au plus, meilleur marché que le transport de Sarajevo à Vienne ; et cependant les marchandises arrivaient à Trieste par Vienne, ce qui augmentait encore le prix, de Vienne à Trieste, de 15 francs ; ainsi le prix du transport, par la première route s'élevait de 78 à 96 francs, et se trouvait au moins doublé. C'était une différence

impressionnante : ensuite, il fallait encore savoir s'il y avait perte ou gain à l'arrivée des marchandises en France.

Il résultait des calculs dressés par les négociants les plus accrédités de Trieste que les frais de transport de Vienne à Paris montaient à 68 francs le quintal (56 kg.), ceux de Vienne à Lyon à 59 francs, ceux de Trieste à Paris à 48 francs, et ceux de Trieste à Lyon à 36 francs (n^{os} 11, 12). Il y avait donc, en définitive, de Salonique à Paris, par Vienne, 131 francs de frais de transport par quintal (56 kg.), et de Salonique à Lyon, par Vienne, 112 francs ; tandis qu'il y avait, de Salonique à Paris, par Trieste, 91 fr. 20, et de Salonique à Lyon, par Trieste, 79 fr. 20. C'étaient donc, d'une part 39 fr. 80, et de l'autre 42 fr. 80 de bénéfice net sur le transport d'un quintal (56 kg.) de marchandises, indépendamment de tout autre avantage. Ces données et ces calculs étaient expliqués dans les tableaux annexés, signés par les députés de la colonie grecque de Trieste.

III. Pour donner cette direction au commerce du Levant et en assurer la sécurité, il était nécessaire : 1^o d'établir un lazaret à Dubica ; 2^o de nommer, pour la protection de ce nouveau commerce, des vice-consuls à Skoplje, à Sarajevo et à Banja Luka, subordonnés des consuls résidant à Travnik et à Salonique ; 3^o d'établir une poste hebdomadaire de Dubica à Salonique et, s'il était possible, jusqu'à Constantinople, la poste actuelle passant par Vienne ; 4^o de rendre plus facile, sur quelques points, la navigation de la Save, et de porter le halage des barques entièrement sur la rive illyrienne, en déblayant quelques parties de bois appartenant au domaine et dont la vente couvrirait presque tous les frais ; 5^o enfin, de fixer les droits de transit et de lazaret au-dessous des droits autrichiens.

Les dépenses du moment pouvaient se réduire à la construction d'un lazaret, car la Save était navigable, presque en tout temps, pour de faibles bâtiments, et les travaux proposés sur la Save n'avaient pour objet que de rendre possible la navigation dans la partie supérieure aux bâtiments en usage en aval. D'ailleurs, le commerce fait entièrement par la voie de terre offrait encore de grands avantages avec moins de retard. L'érection d'un lazaret serait peu coûteuse : on prendrait le bois nécessaire pour la construction des baraques dans les forêts voisines du domaine, le droit de lazaret suffirait aux appointements des préposés ; plus tard, on pourrait prélever sur le produit des droits de transit la somme nécessaire pour la construction d'un bâtiment en pierre. L'établissement de la poste avait le même avantage, celui d'enlever à l'Autriche un monopole. La correspon-

dance du Levant avec toutes les parties de l'Empire couvrirait vite les premières dépenses. L'utilité et le profit étaient sûrs, même indépendamment du but proposé ici. La fixation des droits de douane et de transit était nécessaire pour déterminer sur-le-champ la direction du commerce ; le projet qui serait soumis était rédigé dans ce sens, parce que, comme tout le monde sait, un droit plus faible rapporte davantage au trésor qu'un droit plus fort. On ne risquait rien : tout serait bénéfice, puisque rien n'existait encore.

IV. Le rendement commercial était clairement démontré par des calculs rigoureux, et les avances se réduisaient à peu de chose ; mais il y avait encore d'autres avantages très évidents.

Enlever à l'Autriche le monopole du commerce et de la correspondance du Levant, empêcher l'émigration des maisons grecques de Trieste et de Rijeka et en appeler d'autres au secours de ces villes, en leur offrant des moyens de réparer leurs pertes ; redonner le mouvement et la vie à un pays épuisé et assoupi, c'étaient les principaux. En même temps, on ranimerait les affaires paralysées des Provinces Illyriennes, on contribuerait à la prospérité de toutes celles que les marchandises du Levant traversent, et on diminuerait le prix des matières premières pour les manufactures françaises.

Un moyen infaillible d'assurer le succès serait encore d'augmenter, dans la suite, les droits d'entrée sur tous les produits du Levant qui arriveraient en France et en Italie, après avoir traversé l'Autriche.

Les marchandises de volume et de peu de valeur, telles que les cuirs, etc., qui ne pouvaient payer les frais de transport par terre, pourraient, aussitôt que les routes au travers de la Serbie seraient libres et sûres, être dirigées sur Vidin et Belgrade, où on les embarquerait pour les faire arriver par eau, et à très peu de frais, jusqu'à Vrhnika. Ceci exigerait l'établissement d'un agent consulaire à Belgrade, et d'un lazaret à Sisak, auquel on pourrait destiner un bâtiment spacieux, appartenant autrefois au chapitre de Zagreb, à présent dévolu au domaine impérial. Il serait encore nécessaire que l'Autriche ne refusât pas au commerce français de se servir du chemin de halage sur la rive gauche de la Save, près de son confluent dans le Danube, ce qu'elle n'avait jamais refusé au commerce turc.

Marmont termina en disant que ce projet n'était point un système abstrait ; mais que ses avantages évidents l'avaient déjà fait concevoir par plusieurs négociants de Trieste, spécialisés depuis longtemps dans le commerce levantin. Alors, Marmont

avait fait examiner le projet par trois autres négociants, également grecs, mais étrangers à l'idée première. Ils avaient signé le tableau annexé, et étaient tombés d'accord, dans leurs calculs, sur la facilité d'une révolution commerciale, la plus grande qu'on pût opérer en ce moment pour l'intérêt de la France, qui se liait parfaitement au système adopté par l'Empereur, et que réclamait le droit maritime des nations.

Au mémoire sont annexés trois tableaux :

1^o Une comparaison des dépenses qu'il faut faire et du temps qu'il faut employer pour transporter les cotons de la Macédoine à Strasbourg, en passant par Sarajevo, Brod et Vienne, ou par Sarajevo, Kostajnica, Ljubljana et Innsbruck ; on voit que les dépenses, par la première route s'élèvent à 50 fl. 10 kr. le nombre des journées de voyage à 76 en été, à 89 1/2 en hiver.

Frais de Constantinople et de Salonique à Trieste

	Temps nécessaire pour le transport par terre	Prix de trans- port par quintal (56 kg.)
1 ^{re} route : Constantinople - Pazardžik - Niš - Belgradë-Zemun-Vienne-Trieste...	75 journées	fr. 80,40
2 ^e route : Constantinople à Odessa par mer - Brody-Vienne-Trieste.....	80 »	75 »
3 ^e route : Salonique - Niš - Vidin - Orșova - Temișvar - Szegedin - Pest-Raab - Vienne-Trieste	87 »	96,60
4 ^e route : Salonique - Skoplje-Sarajevo-Erod- Buda-Vienne-Trieste	75 »	78 »
5 ^e route : Constanti- Kostajnica- nople Sko- plje - Sara- } Karlovac-Lju- jevo - Ban- } bljana-Trieste ja Luka... } Dubica-	53 »	51,60
6 ^e route : Salonique- Kostajnica- Skoplje - } Sarajevo - } Karlovac-Lju- Banja Lu- } bljana-Trieste ka..... } Dubica-	44 »	43,20
7 ^e route : Salonique-Skoplje-Sarajevo-Ban- ja Luka-Dubica à Vrhnika par la Save-Trieste	55 »	39,60
8 ^e route : Salonique - Skoplje - Sarajevo - Split à Rijeka par les canaux de la Dalmatie-Trieste	31 »	44,41

2^o Un tableau fait par Paul Paraschieva, l'un des chefs de la nation grecque, des frais de Constantinople et de Salonique à Trieste par les routes en usage et par les nouvelles qui sont proposées.

Comparaison des frais de transport de Constantinople et de Salonique à Trieste

De Constantinople	routes em- ployées..	1 ^{re} route.	par Belgrade et Vienne...	fr. 80,40
		2 ^e route.	par Odessa et Vienne	75 »
	route pro- posée ...	5 ^e route.	par Sarajevo et Karlovac	51,60
De Salonique	routes em- ployées..	5 ^e route.	par Orșova et Vienne ...	96,60
		4 ^e route.	par Sarajevo et Vienne ..	78 »
	route pro- posée ...	6 ^e route.	par Sarajevo et Karlovac	43,20
	autres rou- tes par les Provinces Illyriennes	7 ^e route.	par Sarajevo et la Save ..	39,60
		8 ^e route.	par Sarajevo et Split	44,40

Observations. — Ce tableau fait voir la grande économie qui résulte, pour Trieste, de la route proposée par Sarajevo et Karlovac. Deux autres routes, passant directement dans les Provinces Illyriennes, offriraient les mêmes avantages sur le trajet par Vienne. Celle de Split est cependant un peu plus chère. Celle de la Save réalise même une économie sur celle de Karlovac ; mais elle est subordonnée à la navigation de la Save, qui n'est pas assurée et exigerait peut-être des travaux considérables.

3^o Une comparaison des frais des trajets de Constantinople et de Salonique à Trieste et un calcul des frais de transport jusqu'à Paris et à Lyon.

Voilà la « magna charta » du commerce franco-illyro-levantin dont les détails, à quelques exceptions près, ont tous été exécutés. Nous avons déjà parlé de l'établissement de la poste en Turquie, de la construction du lazaret de Kostajnica, et des travaux exécutés sur les routes et à la Save. Il nous reste la partie la plus importante de ces mesures — qui comprennent nécessairement aussi les relations illyro-italiennes — c'est-à-dire la politique douanière.

Napoléon approuva — ce qui n'était point douteux — le projet le 14 juin 1810, et demanda à Champagny la rédaction des mesures nécessaires ¹. Des allusions aux mêmes mesures se

¹ *Correspondance*, XX, n^o 16557.

Calcul des frais de transport jusqu'à Paris et jusqu'à Lyon

De Constantinople	par Vienne	de Constantinople à Vienne	fr. 60 »	128 »	de Constantinople à Vienne	fr. 60 »	119 »
		de Vienne à Paris	68 »		de Vienne à Lyon	59 »	
	par Trieste	de Constantinople à Trieste	51, 60	99, 60	de Constantinople à Trieste	51, 60	87, 60
		de Trieste à Paris	48 »		de Trieste à Lyon	36 »	
De Salonique	par Vienne	de Salonique à Vienne .	63 »	131 »	de Salonique à Vienne .	63 »	122 »
		de Vienne à Paris	68 »		de Vienne à Lyon	59 »	
	par Trieste	de Salonique à Trieste .	43, 20	91, 20	de Salonique à Trieste .	43, 20	79, 20
		de Trieste à Paris	48 »		de Trieste à Lyon	36 »	

trouvent aussi dans sa lettre déjà citée du 5 septembre, relative au projet du tarif des douanes. Et alors commença, pour l'organisation du transit, « la coopération combinée des diplomates et des douaniers, se proposant délibérément de fausser la simple et naturelle répartition des routes du commerce » — comme dit M. Blanchard, qui a aussi décrit dramatiquement l'odyssée des cotons levantins jusqu'au Cenis et au Simplon ¹. En Illyrie, tout le monde a contribué à l'exécution du nouveau plan commercial : les gouverneurs généraux, les intendants généraux, les intendants, les consuls, les journaux. Avant tout, ce furent les tarifs de douane ².

Au début, cependant, il y eut encore, précisément sur ce dernier point, quelques difficultés. Le 4 octobre, Marmont écrivit à Gaudin ³ que les relations commerciales de l'Illyrie avec la Turquie étaient paralysées par la taxe exorbitante imposée aux cotons par les douanes d'Italie. Les marchands qui avaient accompagné, en Italie, des cotons sortis du lazaret de Kostajnica, avaient dû payer 40 %. Cette taxe les avait tellement effrayés qu'ils avaient envoyé des dépêches aux caravanes en route pour Kostajnica, afin de leur faire quitter cette destination et prendre celle de l'Autriche où les droits étaient moindres. Si ces droits subsistaient, il fallait augmenter aussi les droits sur les marchandises passant par l'Autriche, pour conserver ce transit. Marmont écrivit encore sur le même sujet à Clarke, le 8 octobre ⁴. Il avait mis sous séquestre les cotons bruts en transit en Illyrie, parce qu'il lui paraissait impossible que l'intention de l'Empereur fût de leur faire payer le droit de 40 %, porté au tarif du 5 août. Cela suffirait pour faire naître des difficultés incommensurables, tant la défiance des Turcs était facile à éveiller. Déjà, pour ce motif, toute relation avait cessé. Et Marmont demanda les intentions de l'Empereur relatives à ces cotons.

Ces difficultés douanières allaient cependant disparaître bien vite ; c'était l'obstacle le plus facile à éliminer : on préparait déjà les décrets nécessaires.

En attendant, le *Télégraphe Officiel* publia, les 20 et 24 octobre,

¹ M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales...*, pp. IX, X, 380-394.

² Voir pour les mesures douanières : Ch. Schmidt, *Napoléon et les routes balkaniques*, pp. 335-338 ; S. Škerbinec, *Promet, trgovina in obrt v Iliriji* (Commerce et industrie en Illyrie), pp. 466-468 ; B. Vošnjak, *Ustava in uprava ilirskih dežel* (Constitution et administration des Provinces Illyriennes), pp. 217-218 ; P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 364.

³ BMCH.

⁴ BMCH.

un long article, emprunté au *Journal de l'Empire*, donnant une perspective, teinte en rose, destinée au monde commerçant¹. Le voisinage de l'Illyrie et de la Turquie favorisant un commerce direct, les étoffes, objet principal d'importation, et tous les objets de peu de poids pouvaient être, en été, facilement transportés par caravanes à travers la Bosnie et la Roumélie. La route était sûre en général ; dans quelques endroits, dangereux à cause de la guerre de Serbie, il fallait prendre une escorte à peu de frais, qui garantissait la sécurité de la caravane. Seulement dans les 5 à 6 mois d'hiver, les montagnes de Bosnie étant couvertes de neige, les chevaux coûtaient alors le double, et le voyage, qui demandait un mois en été, en exigeait alors deux. Les caravanes de Bosnie (composées habituellement de 20 à 80 hommes) se servaient seulement de chevaux. Chacun d'eux portait 100 à 120 okes, ce qui équivalait à 150 kilogrammes (cette charge de cheval s'appelait « tovar »). De Kostajnica à Sarajevo il y avait 3 journées pour un homme à cheval, 6-7 pour une caravane ; de Sarajevo à Skoplje 6-7, respectivement 20-22. Un cheval de caravane coûtait de Kostajnica à Sarajevo 20-22 piastres turques, de Sarajevo à Skoplje 60-70, de Skoplje à Salonique 10-12. C'était donc 90-100 piastres ou 130-140 francs au plus, prix d'été ; en hiver, le double.

En employant la Save comme voie d'eau, on pouvait diminuer de beaucoup les frais de transport. La Save portait déjà de grands bâtiments, mais il était souhaitable de la rendre navigable encore beaucoup plus haut, et de rendre également navigable la Kupa, qui se jette dans la Save à Sisak, où se trouvaient les magasins de dépôt du commerce de l'Illyrie avec la Turquie. On y construisait alors un lazaret pour désinfecter les marchandises du Levant ; il serait donc plus commode et moins dispendieux de suivre le cours de la Save de Gradiška à Sisak, et vice-versa. Un autre moyen était l'emploi des chars jusqu'à Banja Luka. Chaque char portait 5 charges de cheval ; il y en avait à Gradiška 80 déjà attelés avec des chevaux, 300 avec des bœufs, et leur nombre augmentait proportionnellement avec le commerce.

En Bosnie, on payait un droit d'entrée de 45 paras — 1 fr. 50 — par charge de cheval, indistinctement ; à Sarajevo, 60 paras ou 1 piastre $1/2$ — 2 francs — par charge de cheval, pour étoffes 110 paras ou 2 piastres $3/4$, — 3 fr. 50. De là, il n'y avait plus rien à payer jusqu'à Salonique, où on devait payer 3 % sur toute importation indistinctement. Mais, pour éviter aussi les douanes de Salonique, les négociants de Bosnie, faisant le commerce des

¹ TO, 1810, 6, 7.

marchandises européennes, s'arrêtaient à Sérès, ville très commerçante, d'où ces objets allaient en Roumélie et à Constantinople. Les négociants français pouvaient trouver des commissionnaires à Sarajevo et à Skoplje comme à Sérès, à Salonique, etc. Ils pouvaient s'adresser aux maisons israélites et grecques, en rapports avec Venise, Trieste et Vienne.

Les objets d'importation en Turquie étaient : 1^o En quantité considérable, les étoffes qui s'y vendaient avec rapidité et profit ; les couleurs vives plaisaient davantage aux Turcs, spécialement l'écarlate et l'amaranthe, et aussi le vert. La Turquie était le pays où l'on consommait le plus d'étoffes et où on n'en fabriquait pas ; celles-ci devaient donc former régulièrement le gros du commerce avec la Turquie ; 2^o Les draps de soie à fleurs et les tissus d'or et d'argent des fabriques de Lyon, de Gênes, de la Toscane et de Milan étaient autrefois les plus importants articles d'importation et pouvaient le redevenir. Mais, pour le moment, les Turcs d'Asie trouvaient dans leur propre pays les étoffes de soie, et ceux d'Europe les recevaient généralement de l'Autriche, qui avait établi à Vienne des manufactures d'imitation des étoffes du Levant, si recherchées des Turcs dont le goût ne variait presque jamais. Quant aux étoffes de plus belle qualité et plus riches, il faudrait les importer, au début, en petites quantités, pour tâter la mode actuelle ; 3^o Pour les galons d'or et d'argent des manufactures de Lyon, de Venise et de Naples, qui étaient autrefois très recherchés, il faudrait prendre les mêmes précautions ; 4^o Les bonnets et culottes de laine rouge, à l'imitation de ceux de Tunisie, des fabriques de France, de Gênes, de Toscane, de Venise et du Brabant étant d'un usage invariable et général, on en pouvait envoyer en grande quantité ; 5^o Les mousselines et autres étoffes de coton qui se fabriquaient en Suisse, dans le goût de celles d'Angleterre, et les châles de coton étaient d'un emploi également sûr ; 6^o Les verreries de Venise étaient si pesantes et de si peu de valeur qu'il ne valait pas la peine de les transporter par terre. 7^o Les fers travaillés, le plomb et autres métaux offraient le même inconvénient. Mais une foule d'autres petits articles pouvaient aussi être exportés avec profit.

Les articles d'exportation de la Turquie en France consistaient principalement en cotons filés et non filés, soie écrue du Levant, cire jaune, laines ordinaires et fines, peaux de chèvres et de moutons de différentes qualités et couleurs, peaux de bœufs, de lapins et de chameaux ; enfin objets de teinture et drogues médicinales. Ces objets devaient donc constituer les exportations par la Bosnie, et plusieurs d'entre eux, surtout les cotons, la cire et les

peaux, étaient déjà, depuis quelque temps, l'objet d'un commerce avec l'Autriche et l'Italie. Aussi, quand Napoléon, le 7 novembre, écrivit à Montalivet ¹ qu'il supposait que Marmont avait fait connaître aux négociants que l'introduction des cotons du Levant se ferait désormais par mer et par la Save, Marmont put répondre que l'avis avait déjà été donné. Alors, l'opinion étant ainsi préparée, les mesures douanières entrèrent en action.

Le décret du 12 novembre ² décida qu'à partir du 1^{er} janvier suivant les cotons du Levant ne pourraient plus entrer en France, par terre, par la route Cologne, Coblençe et Mayence, mais par Strasbourg, par l'Illyrie et l'Italie ; ceux qui transiteraient par l'Illyrie et l'Italie seraient reçus par les bureaux de Vercell, de Casatisme et de Pietramala, et ne paieraient qu'un simple droit de balance. Le décret — déjà cité — du 27 novembre ³ s'occupa du transit levantin, aux titres III et IV. Il établit dans les ports de Trieste et de Rijeka un entrepôt réel de marchandises étrangères, prohibées ou non prohibées, à l'exception de celles en provenance des fabriques, des colonies, ou du commerce de l'Angleterre. Les villes devaient fournir des magasins sûrs et convenables, les frais de location étaient acquittés par une légère rétribution sur les marchandises entreposées. La durée de l'entrepôt ne pouvait excéder 2 ans. Les marchandises prohibées devaient être réexportées dans ce délai ; les marchandises permises étaient soumises au même règlement, ou devaient acquitter les droits.

Les draps, étoffes, soieries, toiles et autres marchandises de fabrication française, expédiées au Levant, et qui traversaient l'Italie et l'Illyrie pour se rendre en Dalmatie, en Bosnie et dans toute la Turquie d'Europe, ne paieraient à leur passage aux douanes italiennes et illyriennes, pour droit de transit, que celui de balance, c'est-à-dire 15 c. par 100 francs de valeur ou 51 c. par quintal décimal. Ces marchandises sortiraient de France par les bureaux de Vercell ou de Casatisme, passeraient par Milan, Cassano, Vérone, Vicence et Venise, pour y être embarquées ou expédiées, par terre, par le Frioul jusqu'à la Soča.

Les cotons du Levant et autres marchandises de même origine dont l'importation était permise, qui étaient expédiées en France par l'Illyrie et l'Italie, arriveraient à Vercell et Casatisme sans payer d'autres droits que celui de balance. Les fers et aciers en lames et barres, le plomb en saumon, le soufre en canons des Provinces Illyriennes, ainsi que les produits de leur sol destinés

¹ *Correspondance*, XXI, n° 17112.

² AN, AF^{IV}, pl. 3815, 7.

³ *Bulletin*, IV, 329-6131

à la France, en passant par l'Italie, ne seraient soumis à aucun droit de transit et n'acquitteraient, à leur entrée par Verceil et Casatisma, que la moitié des droits du tarif français. Les produits du sol et de l'industrie de l'Italie, expédiés dans le Levant, en passant par l'Illyrie, ainsi que les cotons et autres marchandises du Levant, traversant les Provinces Illyriennes à destination de l'Italie, ne paieraient, comme droit de transit, que celui de balance. Les marchandises turques non prohibées ne payaient, à l'entrée en Illyrie, que la moitié des droits fixés en 1768 par la convention entre la Turquie et l'Autriche ; celles qui transitaient par l'Illyrie ne payaient que la moitié du droit de transit fixé par la même convention.

Une série d'entrefilets suivit ces décrets fondamentaux ¹. Le *Télégraphe Officiel* du 22 décembre annonça que le commerce de l'Illyrie commençait déjà à se ressentir des heureux effets du dernier décret : on disait que quelques maisons grecques de Vienne, occupées au commerce du coton, formaient le projet de transporter leur établissement à Karlovac ou à Ljubljana. Le numéro du 26 décembre publia un article extrait du *Moniteur* sur les fabriques de draps à l'usage du Levant, du Midi de la France, intéressant pour le commerce illyrien. En janvier 1811, on vit passer à Ljubljana plusieurs courriers turcs qui, au lieu de traverser la Hongrie et l'Autriche, avaient pris la nouvelle route ouverte au commerce, par la Bosnie et par la Croatie illyrienne. Le même mois, 7.000 balles de coton étaient sorties de Vidin par Orșova, et on fit remarquer que les négociants de Vienne avaient dû payer des droits à 4 bureaux sur le territoire turc. L'intendant d'Istrie, Arnault, adressa, le 21 février, un avis au commerce sur l'exécution du décret du 27 novembre 1810, à partir du 1^{er} mars 1811, date de la mise en vigueur des tarifs et de la suppression des franchises de Trieste et de Rijeka. Les négociants des deux villes devaient faire, dans les 15 jours, la déclaration de leurs marchandises aux bureaux des douanes et faire connaître leur intention de les livrer à la consommation ou de les réexporter par mer ou par terre. L'origine des marchandises serait établie par certificat d'origine, par facture, par l'exhibition des livres et des journaux de commerce ; dans les cas douteux, par des experts jurés, nommés par les employés supérieurs des douanes. Les marchandises déclarées pour la consommation paieraient les droits des tarifs, les marchandises destinées à la réexportation seraient mises sous double clef par la douane, jusqu'au moment de leur embarcation ; celles

¹ TO, 1810, 24, 25 ; 1811, 9, 13, 18.

qui étaient destinées à la réexportation par terre devraient sortir dans le délai d'un mois. Les unes et les autres ne paieraient comme droit de réexportation que le droit de balance. Dans les 15 jours qui suivraient, des visites domiciliaires seraient faites : les marchandises non déclarées — à l'exception de celles qui étaient considérées comme menus objets — seraient saisies, et le propriétaire paierait une amende de 200 francs. Puis, la circulation libre des deux villes avec l'intérieur serait établie, en supprimant la ligne de douane existant sur leur territoire.

Les négociants de Trieste furent les premiers à s'adapter à ces innovations : le commerce du Levant était un moyen de procurer à leur ville un équivalent des privilèges de port-franc, qu'ils avaient perdus. Ils demandèrent, le 18 janvier 1811, par l'entremise de Marmont ¹ : 1^o un entrepôt de six mois pour les cotons déclarés en transit, à Trieste, dans les maisons des négociants ; 2^o l'introduction en Illyrie des cotons du Levant sans l'envoi des échantillons à Paris, cette formalité ne devant avoir lieu qu'à l'arrivée au bureau de Vercell.

Ils motivaient la première demande en alléguant que les fabricants de France, vendant toujours à crédit, ne se dessaisiraient pas de leurs capitaux pendant le temps nécessaire pour faire arriver les cotons de Salonique et les faire parvenir à destination, ce qui prendrait un an. Il leur fallait donc une étape intermédiaire. L'établissement de ces dépôts intermédiaires entre la France et la Turquie exigeait nécessairement que les marchandises en transit pussent y séjourner. Cette disposition était d'autant plus nécessaire que les transports des cotons levantins devaient se faire, sur Trieste, dans le cours de l'automne, et qu'il fallait attendre le retour de la belle saison pour les expédier en France : ils devaient donc y séjourner tout l'hiver. Entreposer ces cotons à la douane serait impossible, car les besoins des manufactures françaises étaient si considérables qu'il se pouvait que, dans la même saison, 50 à 60.000 balles y arrivassent et que tous les magasins de la ville pussent à peine les contenir. Si, comme le directeur des douanes l'avait prétendu, les marchandises déclarées en transit et restant quelque temps à Trieste devaient payer le droit de consommation, cette branche de commerce serait détruite de fond en comble, et le but de l'Empereur, qui était d'établir un commerce direct avec la Turquie, serait manqué. La fraude et la consommation de coton n'étaient pas à craindre, cette dernière étant nulle en Illyrie.

¹ BMCII.

La seconde disposition était également indispensable, car la formalité de la vérification, en raison des distances, quantités et exigences, prendrait 4 mois avant que les cotons, arrivés à la frontière, pussent être reçus, et il n'existait nulle part, aux frontières, de dépôts assez vastes pour mettre à l'abri les cotons qui s'accumuleraient pendant 4 mois d'été. On pourrait établir en Illyrie une commission de vérification qui autoriserait, d'après les échantillons fournis, l'entrée provisoire des cotons levantins en Illyrie et qui adresserait les mêmes échantillons à Paris, pour qu'à l'arrivée en Italie ou à Verceil ils pussent être acceptés.

Une fois les relations du commerce bien établies, il était probable que les Turcs importeraient du coton en échange pour des valeurs équivalentes aux marchandises provenant des manufactures françaises. Comme, dans le commerce avec les Turcs, les sequins (à 11 fr. 875) étaient la monnaie qui offrait le plus d'avantages, Marmont souhaitait encore qu'il n'y eût aucune prohibition de l'Italie pour la sortie de cette espèce de monnaie.

Nous verrons par la suite que ces demandes eurent toutes satisfaction. Pour le moment, cependant, la confiance dans le commerce levantin n'était pas encore universelle. Comme preuve, on a cette lettre de Dizié adressée, le 3 mars, au directeur du *Télégraphe Officiel* ¹, où il insistait — parce que beaucoup de négociants avaient encore des doutes sur la quotité du droit de transit — sur le fait que c'était le droit de balance, c'est-à-dire 15 c. par 100 francs de valeur ou 20 c. par quintal de Vienne (56 kg.). En même temps, il annonçait que la mesure générale qui prescrivait d'envoyer à Paris des échantillons de cotons pour être soumis à l'examen des experts avait subi des modifications : Collin de Sussy avait autorisé Dizié à faire vérifier les cotons sur les lieux d'introduction, et le 26 janvier, déjà, on avait donné les instructions les plus formelles aux chefs des douanes, et notamment aux receveurs de Sisak, Karlovac et Kostajnica, pour que les vérifications fussent faites avec toute la célérité possible. C'était le premier succès de la pétition de Trieste. Le 22 mars, une décision spéciale portait ² que les tissus de coton, draps, étoffes et autres marchandises de laine des fabriques françaises, dont l'introduction était autorisée en Italie par les douanes françaises de Verceil et Casatisme et par les douanes italiennes de Borgo, Vercelli et Mezzana Corti, pouvaient être exportés aussi par les douanes de Plaisance, San Prospero, Pietra mala et Foligno, et

¹ TO, 1811, 19.

² TO, 1811, 24.

admis en Italie par les douanes correspondant aux douanes françaises. Et Dizié avertit, le 2 mai, la députation de la Bourse de Trieste ¹ que Gaudin avait décidé, le 20 avril, que les cotons du Levant, qui étaient en Illyrie lors de l'exécution de l'arrêté du 27 octobre, et étaient restés séquestrés dans plusieurs douanes, jouiraient de la faveur accordée, le 27 novembre, aux cotons levantins en transit par l'Illyrie, et pourraient être expédiés pour l'Italie et la France sous paiement du droit de balance. La députation de la Bourse s'empessa de publier cette décision vivement attendue. Enfin, l'autre demande du commerce de Trieste fut aussi agréée : le décret du 15 avril, article 174, établit à Trieste, au lieu de l'entrepôt réel, un entrepôt fictif de 6 mois pour les cotons du Levant, et donna aussi à Dubrovnik la permission d'y admettre, en entrepôt réel, les denrées coloniales. Et, le 20 mai, le décret du 3 mai fut affiché à la Bourse de Trieste, établissant l'entrepôt fictif à Trieste des cotons du Levant pour la durée d'une année ².

A titre d'encouragement un article du *Journal de l'Empire*, reproduit au *Télégraphe Officiel* du 22 mai ³, rapporta les premiers succès de l'entreprise : Un grand nombre de négociants turcs, illyriens et français profitaient des facilités accordées au transit. Déjà des entreprises de roulage étaient organisées avec succès, depuis Marseille et Gênes jusqu'aux frontières de Bosnie. Des établissements sanitaires étaient formés pour recevoir les marchandises en quarantaine ; Trieste y consacrait de vastes magasins. Le délai du 1^{er} juillet pour l'introduction des cotons, par Strasbourg, était nécessaire pour recevoir les quantités considérables exportées par l'ancienne route de l'Allemagne ; mais il n'y avait pas lieu de s'inquiéter, en Bosnie, d'une prolongation de cette faveur ; les arrivages de coton commençaient déjà à se diriger sur les Provinces Illyriennes. Déjà, plus de 20.000 ballés étaient arrivées à Sarajevo, destinées à passer par l'Illyrie, et, depuis quelque temps, les agents français, dans le Levant, ne délivraient de certificats d'origine pour les cotons, destinés à traverser l'Autriche, qu'à ceux qui seraient à Strasbourg avant le 1^{er} juillet. La consommation annuelle de la France étant de 50 à 60.000 balles, il n'était pas douteux, qu'avec les quantités existant dans les magasins de Trieste et d'autres points de l'Illyrie, et avec celles qui en ce moment y entraient le commerce fran-

¹ TO, 1811, 36.

² TO, 1811, 41.

³ TO, 1811, 41.

çais fût assuré de trouver des approvisionnements suffisants pendant toute la saison favorable à ces arrivages. En ce moment, il fallait que les négociants et les manufactures françaises ne perdissent pas de vue le délai irrévocablement fixé.

Il semble que les inquiétudes concernant le délai pour Strasbourg n'étaient pas sans raisons. Le consul Segulier, à Trieste, envoya à ce sujet, le 25 mai, un avis au commerce illyrien ¹. Le ministre des affaires étrangères, Maret, l'avait autorisé à rappeler encore une fois l'intention de l'Empereur d'ouvrir cette nouvelle route, et à démentir formellement les craintes d'un changement dans les décisions concernant la frontière du Rhin, craintes nées du fait que le délai du 1^{er} mai pour l'admission des cotons, à Strasbourg avait été reporté au 1^{er} juillet. L'intérêt des négociants avait exigé cette prolongation ; mais on ne toucherait plus à la date du 1^{er} juillet. Le consul de France à Venise avait publié, le 18 mai, un avis semblable ².

La dernière trace des premières difficultés fut la décision de Gaudin, du 18 juin ³, que les cotons filés ottomans, sous séquestre en Illyrie, ne pouvaient, sous aucun prétexte, être admis à la consommation en Illyrie, et devaient être réexportés. L'exportation était permise sous acquit-à-caution, pour l'entrepôt de Rijeka, d'où les stocks pouvaient être envoyés en transit en Autriche, moyennant le droit de 6 francs par quintal de Vienne (56 kg.). Dizié publia cette décision par une circulaire du 6 juillet.

Cependant, les mesures en faveur du transit levantin continuaient. Le décret du 19 juin ⁴, autorisant les relations commerciales entre la France et l'Italie par la route du Simplon, portait, à l'article 3, que les marchandises françaises, qui seraient expédiées par le bureau français de Brigue pour le commerce du Levant, jouiraient des facilités de transit accordées, le 27 novembre, en Italie et en Illyrie. Les cotons et autres marchandises du Levant, transitant par l'Illyrie et l'Italie, pourraient être introduits par le bureau de Brigue aux mêmes conditions que par celui de Verceil. En juillet, la diète suisse autorisa le landamman à faire des démarches officielles pour obtenir que les cotons provenant du Levant par les Provinces Illyriennes pussent dorénavant entrer librement en Suisse ⁵. Bertrand, alors à Kostajnica,

¹ TO, 1811, 45.

² TO, 1811, 48.

³ AMK, 13 juillet 1811.

⁴ *Bulletin*, IV, 378-7036.

⁵ TO, 1811, 65.

envoya, le 4 septembre ¹, un rapport en faveur de l'exportation des planches des forêts illyriennes dans le Levant, exportation favorisée déjà par les Autrichiens et permise aussi par le tarif illyrien, et qui n'était pas au préjudice de Venise, laquelle en avait des ressources abondantes. Les planches — et les clous — avaient été toujours envoyés en grande quantité dans le Levant, où ils étaient très recherchés, parce que les maisons y étaient bâties en bois. Le dernier incendie de Smyrne en augmentait encore le prix pour le moment, de sorte que le bénéfice actuel du commerce illyrien sur ces planches était non seulement de 100, mais même de 200 %. Le mois suivant, Bertrand, visitant la Dalmatie, décida d'y faire l'année suivante des essais de culture du coton ², projet qui, cependant, ne fut pas exécuté. Et, le 13 octobre, Dizizé avisa le commerce ³ que les marchandises françaises et italiennes destinées à l'entrepôt de Trieste pouvaient être déclarées aux bureaux de Gorica et de Zagraj.

Plus on favorisait la nouvelle route, plus on était sévère pour les autres trajets. Quand Bertrand demanda, le 14 décembre, l'admission d'une quantité indéterminée de cotons du Levant, expédiés par la Save, de Brod à Kostajnica, Montalivet exigea de Chabrol une foule de renseignements : la quantité des cotons, les propriétaires, les lieux d'origine, leur route jusqu'à Brod, et en quoi elle différerait de celle des négociants français, italiens et illyriens, si les cotons remontaient le Danube et la Save, quels avantages donnerait aux négociants autrichiens sur le commerce français l'une ou l'autre des directions, enfin, s'il y avait une combinaison des maisons de Brod pour faire arriver de Salonique les cotons par terre jusqu'à Travnik, les embarquer sur la Bosna, descendre à Brod, et remonter la Save jusqu'à Kostajnica — questions révélant à quel point on se méfiait d'une concurrence possible. Montalivet conclut que l'intérêt français demandait d'écarter les négociants de Brod du commerce des cotons, parce qu'ils avaient certaines facilités qui feraient pencher la balance en leur faveur au détriment du commerce français ⁴.

Cependant le commerce illyrien, surtout celui de Trieste, demandait encore plus de faveurs. Le rapport de Montalivet, du 9 décembre — déjà mentionné —, préparant le décret du 3 janvier 1812, et fait de concert avec Collin de Sussy et le conseil général

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 6^e d., p. 54.

² TO, 1811, 97

³ TO, 1811, 83

⁴ AN, AF^V, 1713, 7^e d., pièces 5, 6.

du commerce, s'occupa de ces vœux que Bertrand appuyait ¹. Le commerce illyrien demandait : que l'entrepôt fictif de cotons de Trieste fût étendu à tous les articles du Levant ; qu'un entrepôt fictif fût établi aussi à Split ; que le commerce pût jouir de 10 jours d'emmagasinement, sans frais de dépôt, à Kostajnica et à Split ; que le petit cabotage fût facilité par la permission de vendre, dans tous les ports où existait une douane, tout ou partie des marchandises expédiées sous acquit à caution, et d'y obtenir la décharge partielle ou totale des dits acquits ; que tous les cotons, au lieu d'être vérifiés à Kostajnica, où l'on avait lieu de craindre des erreurs, fussent expertisés à Trieste ; que la douane de Trieste fût autorisée à délivrer des certificats particuliers pour les grosses quantités comprises dans un même certificat d'origine, afin que les expéditeurs ne se trouvassent plus forcés de diriger de si forts stocks sur un même point ; que l'exportation du numéraire fût permise en Illyrie et que la libre circulation des monnaies entre l'Illyrie, l'Italie et la France fût autorisée comme elle l'était entre l'Italie et la France ; que le riz pût être exporté en Turquie, soit pour les besoins des caravanes, soit même jusqu'à la valeur des grains apportés par elles ; et, enfin, que les tarifs illyriens subissent les modifications indiquées par le commerce et proposées par Dizié.

Montalivet accompagna ces demandes des observations suivantes : l'extension de l'entrepôt fictif était utile et sans danger ; Split avait une situation favorable, à proximité de la Bosnie, mais, comme la Dalmatie, par décret du 19 novembre, était mise hors douanes et considérée comme province étrangère, l'entrepôt devenait inutile ; l'emmagasinement sans frais se pratiquait déjà ; la décharge partielle des acquits était permise depuis le mois d'août précédent ; la vérification des cotons pouvait se faire à Trieste ; l'administration avait été elle-même forcée d'autoriser les modifications relatives aux certificats particuliers ; quant au numéraire, le commerce du Levant en avait toujours exigé l'exportation, le gouverneur général disait qu'une telle décision était urgente, et les sommes exportées entre l'Italie et l'Illyrie se compensaient facilement ; le gouverneur général disait également que les Turcs consommèrent beaucoup de riz ; ce serait donc un objet de commerce avec eux ; enfin, les vices du premier tarif provenaient de ce que ce projet ne comprenait, par hypothèse, qu'une partie des Provinces Illyriennes, tandis que le décret du 27 novembre 1810 y assujettissait la totalité, d'où la conséquence que les droits et

¹ AN, AF^{IV}, pl. 4862, 28.

prohibitions devenaient contraires aux intérêts des provinces respectives, par exemple la prohibition de l'exportation de la viande salée ; mais, comme quelques provinces étaient de nouveau traitées comme étrangères, une partie des rectifications devenaient inutiles.

D'après ces dispositions, en somme favorables, le décret du 3 janvier 1812 ¹ fut une extension des décrets du 27 novembre 1810 et du 3 mai 1811, et donna satisfaction à une bonne partie des demandes illyriennes : 1^o L'entrepôt fictif pendant un an, accordé le 3 mai à Trieste, pour les cotons du Levant, fut étendu à tous les autres articles non prohibés de même origine, qui arrivaient en Illyrie par les frontières de la Bosnie et de la Croatie turque ; les marchandises françaises et italiennes, destinées au Levant, jouissaient du même droit ; 2^o La première vérification des cotons du Levant pouvait s'opérer à Trieste ou à Kostajnica, au choix des propriétaires ou consignataires, qui demeuraient responsables des fraudes qu'une vérification ultérieure à Verceil pouvait découvrir ; 3^o Les douanes de Trieste et de Kostajnica étaient autorisées à délivrer des certificats particuliers aux grosses expéditions de marchandises levantines comprises dans un même certificat d'origine, mais qui, dans l'intérêt des propriétaires, devaient être divisées pour être dirigées sur plusieurs points différents ; 4^o L'exportation des monnaies d'or et d'argent, nécessaire aux échanges avec le Levant, pouvait s'effectuer en Illyrie sous les conditions suivantes : a) Les monnaies ne pouvaient se composer que de thalers ou écus de Marie Thérèse (à 3 fr. 75), de sequins (à 11 fr. 875), de ducats (à 11 fr. 875) et de piastres d'Espagne (à 5 fr. 375) ; b) L'exportation pouvait se faire seulement par les douanes de Trieste et de Kostajnica ; c) On devait faire, à ces douanes, une déclaration exacte des sommes et de la nature des espèces, y faire prendre un acquit, y souscrire un engagement cautionné de rapporter, dans un délai fixé par la douane, l'acquit déchargé par l'agent français ou l'autorité locale, certifiant que ladite somme lui avait été présentée ; d) L'exportation du riz des Provinces Illyriennes était autorisée dans les provinces turques, lorsque son prix ne s'élevait pas à 50 francs le quintal métrique, dans les marchés des départements de l'ancien Piémont ; à ce taux et au-dessus, la sortie demeurait interdite.

Le 16 mars, Gaudin présenta la demande de la Chambre de commerce de Paris d'obtenir un entrepôt réel des cotons du Le-

¹ TO, 1812, 12.

vant et de Naples ¹. La Chambre exposait que la France employait, en coton de ces deux origines, environ 35.000 quintaux, dont les trois septièmes étaient fournis par Naples. Les filatures de Lyon, de Genève, du Montblanc et du Rhin en consommaient environ un quart ; Paris était devenu le marché, où les trois quarts restants se partageaient entre les fabriques de Paris et de ses environs, de la Seine-Inférieure, d'Amiens, du Calvados, de Troyes, des départements du Nord et de la Belgique. La Chambre désirait que les cotons, au lieu d'acquitter les droits au moment de l'entrée en France, pussent, après une première vérification au premier bureau d'entrée, être expédiés, sous plombs et acquits-à-caution, pour Paris, où ils seraient mis en entrepôt et n'acquitteraient les droits qu'à leur sortie de l'entrepôt. Paris obtint cet entrepôt par décret du 21 mars, et Milan un semblable le 1^{er} mai ².

Un décret du 20 septembre ³ établit un droit de magasinage sur les marchandises reçues dans l'entrepôt réel de Trieste. Elles devaient payer, par quintal de Vienne (56 kg), pour le premier mois, 50 c., pour le second, un franc, et ainsi de suite ; à partir du cinquième, 1 fr. 50. Les ballots, etc., au-dessous d'un quintal, payaient comme pour un quintal ; au-dessus d'un quintal, proportionnellement. Les marchandises françaises et italiennes ne payaient que la moitié de ce droit. Le produit en était affecté, par arrêté du 20 mars, aux bâtiments de santé qui desservaient l'entrepôt. Le receveur des douanes était chargé de la perception. Le 7 novembre, le ministre des manufactures et du commerce décida que, seuls, les cotons levantins pouvaient transiter par l'Illyrie, et que toutes les autres marchandises coloniales étaient prohibées, à l'exception des drogues levantines ⁴. Enfin, le *Télégraphe Officiel* du 24 décembre publie un long article sur les constructions au lazaret de Kostajnica — dont on a déjà parlé — et le numéro du 27 loue les modifications apportées au tarif des douanes ⁵. Le commerce du Levant prendra une nouvelle activité. On n'avait excepté auparavant que le coton du Levant : à présent tous les produits de droguerie non spécifiés dans la loi du 8 floréal an XI et originaires du Levant, avec certificat d'origine, sont admis. Restaient seulement exclus : le sucre brut, en pains, et terré, les café, cacao, indigo, rocou, coton, casse, gingembre, écaille de

¹ AN, AF^{iv}, 1062, 3^e d.

² APL, F₃.

³ *Bulletin*, IV, 455-8382.

⁴ ACHV, Litorale Commerz 132, 1 ex febr. 1813.

⁵ TO, 1812, 103, 104.

tortue, bois d'acajou et de marqueterie, cuirs secs en poil, liqueurs et poivres.

Telles sont les dernières mesures douanières concernant le transit levantin. Toutes les difficultés du début, particulièrement les droits excessifs des douanes italiennes et le procédé inapplicable de vérifier l'origine par échantillons envoyés à Paris, étaient supprimées, et, grâce à l'initiative du commerce de Trieste, beaucoup de détails techniques étaient améliorés.

Cependant, des mesures importantes prises pour le développement du transit levantin doivent encore être signalées : les mesures concernant le service de santé¹, mentionné déjà plusieurs fois. Si l'on considère que le pays d'origine des cotons, etc., était la Turquie, européenne et asiatique, on conviendra que ce n'était pas une affaire facile. Les bruits de peste jouaient un rôle important dans le transit levantin, parfois aussi — un rôle politique.

Il y eut une première alarme au printemps de 1812, — mais qui fut vite calmée. Le gouvernement illyrien envoya un médecin sur les lieux pour se renseigner exactement. Le 31 mars, le conseil de santé de Trieste assura le consul helvétique que le mal, qui s'était manifesté sur les bords de la Drina, n'avait rien de contagieux et avait même en grande partie cessé, sur quoi le consul helvétique adressa le même jour, au landamman, des rapports rassurants. De Milan, on écrivit également, le 8 avril, qu'on y était entièrement rassuré, soit par les rapports de Bosnie, soit par les mesures du gouvernement illyrien, et qu'on avait révoqué les ordres donnés pour faire arrêter en route les marchandises de ces provinces. Enfin, le chargé d'affaires turc à Vienne donna l'assurance formelle qu'à part le bruit d'une épidémie de peste dans un faubourg de Constantinople, qui avait déterminé le gouvernement autrichien à ordonner sur la frontière turque une prolongation de quarantaine, bruit depuis reconnu faux, il n'avait aucune connaissance d'un mal de ce genre en Bosnie ou dans les autres provinces limitrophes de l'Illyrie. Le 13 mai, le *Télégraphe Officiel* publia avec satisfaction ces nouvelles, d'après le *Moniteur*².

Le 6 avril, Bertrand prit un arrêté en cette matière³. Les côtes de l'Illyrie furent divisées en 3 arrondissements : Istrie et Croatie, Dalmatie, Dubrovnik. Chacun de ces arrondissements reçut un conseil de santé — à Trieste, Split, Dubrovnik — dont le président était l'intendant de la province. Ces conseils avaient à appliquer les

¹ A. Dimitz, *Zustand des Sanitätswesens...*, pp. 54-56.

² TO, 1812, 39.

³ *Ibidem*, 40, 41, 42.

lois et règlements sanitaires, à visiter les bâtiments, et à faire connaître les cas de maladie contagieuse. En Dalmatie, un inspecteur de la santé et des caravanes fut aussi nommé ; il était spécialement chargé de surveiller la frontière de terre du côté de la Bosnie. Les conseils devaient faire des rapports sur les lazarets à conserver et à supprimer, inspecter les hôpitaux civils, les hospices, bagnes, prisons, lazarets et autres établissements des ports. Les directeurs des lazarets avaient à inspecter la désinfection des marchandises et à assurer l'observation des règlements pour les marchandises et les hommes en quarantaine. Les lettres étaient à percer et à parfumer, les monnaies à passer au vinaigre.

Tout bâtiment porteur d'une patente libre, ou venant d'un port sain et non suspect, était admis tout de suite à l'entrée. Tout bâtiment porteur d'une patente nette, ou venant d'un port suspect, mais dont la patente attestait qu'il n'y régnait aucune maladie au moment du départ, était reçu tout de suite en quarantaine. Les bâtiments à patente suspecte, ou venant d'un pays où sévissaient des maladies contagieuses, n'étaient admis à la quarantaine qu'après le temps d'épreuve fixé par les règlements. Les bâtiments à patente brute, ou venant d'un pays où la peste régnait au moment du départ, étaient soumis à des formalités fixées par les règlements, et ne pouvaient débarquer qu'après qu'on s'était assuré que les marchandises n'étaient point contaminées. Les droits sanitaires en vigueur étaient provisoirement conservés, un tarif général promis, et la durée de la quarantaine, à Trieste et à Rijeka, restait la même pour les marchandises et les hommes. Quelques autres dispositions concernaient le service intérieur.

Pour le service sanitaire de 1813, Collin de Sussy soumit, à Napoléon, le 2 décembre, le budget des recettes et des dépenses¹. Il exposa qu'avec un littoral de 300 lieues (à 4.288 mètres) et 150 lieues de frontière de terre, les Provinces Illyriennes étaient très exposées, à cause des communications fréquentes et inévitables avec les provinces turques, au danger de la peste, qui pénétrait toujours en Dalmatie quand elle était en Bosnie. A ce moment, le fléau était à Constantinople, à Smyrne, à Salonique, à Odessa, et sur presque tout le littoral de la Mer Noire, jusqu'à la Podolie et à l'Ukraine. La position de l'Illyrie était critique, à cause du fatalisme turc et du défaut absolu, de ce côté, de précautions sanitaires. L'alarme régnait même en Italie ; l'intendant général avait pris déjà quelques mesures.

¹ AN, AF^{IV}, 1062, 3^e d., pièces 14-17.

Un projet d'organisation de service sanitaire sur les côtes, avec des dépenses très modiques, avait été soumis au gouverneur général ; la frontière de terre réclamait également des précautions conciliant l'intérêt de la santé publique et l'approvisionnement des provinces de Dalmatie et de Dubrovnik. Des « rastels » ou marchés avaient été établis sur divers points, pour surveiller, dans une certaine mesure, les communications, jusqu'alors maintenues sans règle. En cas de danger en Bosnie, un cordon militaire était nécessaire, pour 300.000 francs. Mais c'était encore trop peu. Le seul moyen efficace de protéger les provinces centrales était d'isoler la Dalmatie et Dubrovnik, en prolongeant le cordon de la Kupa jusqu'au littoral. Il fallait pourvoir sur-le-champ à ces dépenses, et il fallait également agrandir le lazaret de Kostajnica. On proposa donc, pour les conseils de santé de Trieste, Split et Dubrovnik, pour les lazarets de Trieste, Rijeka et Dubrovnik, pour les employés sur le littoral, pour les réparations et augmentations au lazaret de Kostajnica — les dépenses de son personnel étaient supportées par les fonds de la Croatie militaire — et pour fonds de réserve, établissements de cordons, etc., une somme totale de 156.000 francs. Les recettes des taxes sanitaires, le produit du lazaret de Kostajnica et le produit du prélèvement de 2 c. sur les revenus communaux devaient s'élever à 136.000 francs. Le ministre demanda l'autorisation d'imputer les 20.000 francs manquants sur les fonds généraux du trésor.

On dut bientôt prendre les mesures extraordinaires prévues. De Contades envoya, le 2 février 1813, aux mairies de la Croatie civile une circulaire ordonnant d'établir des corps de garde avec la plus grande célérité sur la ligne du second cordon contre la peste, récemment tracée dans les communes. Ces ouvrages étaient effectués par les officiers du génie Božičević et Menini ; les maires devaient les seconder en leur fournissant tout ce dont ils avaient besoin en ouvriers, moyens de transport et matériaux. Le tarif des journées de travail était fixé comme suit : un maçon recevait 1 fr. 30, un charpentier, 1 fr. 30, un manœuvre, 0 fr. 50, une corvée de bestiaux, 0 fr. 50. Quand le maire de Novi se plaignit de la modicité de ces salaires, l'intendant répondit, le 22 février, qu'il ne pouvait rien changer aux mesures générales, que c'était un avantage pour les habitants de pouvoir gagner quelque argent, et que le cordon était avantageux pour eux et nécessaire à la santé de l'Europe ¹.

Il s'agissait alors, au printemps de 1813, d'un bruit de peste à

¹ AEZ, plusieurs actes.

Malte — non prouvé, d'après d'autres rapports — qui réveilla les craintes en Italie ¹. Celle-ci se décida à faire établir des lazarets sur la frontière illyrienne, pour y soumettre à la quarantaine toutes les marchandises provenant de l'Illyrie. Cela aurait interrompu toutes les communications et nui au commerce. Les mesures de Chabrol concernant les marchés en Dalmatie et la surveillance des communications avec la Turquie firent cependant renoncer l'Italie à l'interdit dont elle avait voulu frapper les Provinces Illyriennes.

La peste, en Turquie, était donc une véritable épée de Damoclès, menaçant, du début jusqu'à la fin, la nouvelle route commerciale. L'effet des mesures prises contre la contagion devait être nécessairement incertain, quoique ces mesures fussent assez radicales ; il ne s'agissait de rien moins que de sacrifier deux provinces pour sauver les autres et l'Europe.

Ce que nous avons vu jusqu'à présent, c'est le travail du centre, de Paris, et celui de la succursale, de Ljubljana ; il nous reste les mesures prises sur place, en Bosnie, et avec elles, nous rencontrons les difficultés qui s'opposaient au transit franco-levantin. Le travail, en Bosnie, était fait principalement par le consul général de France, à Travnik, Pierre David ². Celui-ci était venu à Travnik après sa nomination, le 17 février 1807 ; il s'occupa du transit levantin, qu'il considérait comme son œuvre capitale et auquel il travailla avec passion surtout dans les années 1811-1813, mais déjà avant la création des Provinces Illyriennes.

Le 4 janvier 1809, il rapporta à son ministre ³ que le haut prix des cotons de Macédoine à Trieste avait engagé quelques négociants de Sarajevo à y en envoyer des quantités considérables. Mais, une fois arrivés à Trieste, les prix baissèrent au-dessous de l'achat. De là, grandes pertes. Cette malheureuse spéculation ayant fâché et découragé les commerçants, ils firent passer le reste des cotons en Italie et en France. Ces cotons avaient passé par Brod à Trieste ; il eût été, cependant, plus avantageux de les faire passer par la Dalmatie, mais le grand nombre des corsaires ne le permettait pas. Néanmoins, David conseilla aux négociants le commerce direct avec la France et l'Italie. Ce passage

¹ AHG, 10/6, 20 juin 1813.

² M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), pp. x-xiv. David (Pierre). Sous-chef de la 2^e section du ministère des Affaires étrangères, depuis 1785 ; en 1790, nommé secrétaire de l'ambassade de France à Milan, puis à Stuttgart ; de 1799 à 1802, en service à la 1^{re} section du ministère des Affaires étrangères ; de 1802 à 1806, secrétaire et chargé d'affaires de l'ambassade de France à Malte.

³ *Ibid.*, n^o 329.

des cotons par la Bosnie durait depuis l'insurrection des Serbes contre la Turquie ; en 1808, il y passa 20.000 charges ou 20.000 quintaux décimaux, par Brod, à destination de Trieste. Les sentiments des Bosniaques, cependant, n'étaient pas alors trop favorables aux Français, principalement à cause de la prise de Dubrovnik, qui avait été leur port de mer, le débouché de leur commerce, où ils avaient à bon marché le sel dont ils avaient besoin, et où ils recevaient des présents annuels ¹.

La situation changea avec la création des Provinces Illyriennes, quand le commerce par la Bosnie reçut l'approbation de Napoléon. David répandit avec un zèle inouï des copies des décrets de Napoléon sur le commerce du Levant, l'entrepôt de Trieste, etc., et entra en correspondance régulière avec le gouverneur général et l'intendant général de l'Illyrie. Ainsi, il communiqua, le 15 juin 1811, à Belleville, le tarif des monnaies ², fixé par « firman », mais que les négociants israélites et grecs changeaient à leur gré. En général, les monnaies d'Europe étaient, depuis deux ans, au-dessus de celles de Turquie : 5 francs valaient 4 piastres et demie, un sequin vénitien 11 piastres et demie, un sequin hongrois 11 piastres, un croisson autrichien 5 piastres trois quarts, un écu de 6 francs une piastre espagnole et un écu de Marie-Thérèse 5 piastres et demie, un écu de tous les princes d'Allemagne 5 piastres un quart. Sur l'initiative de David, Bertrand fit des cadeaux au pacha de Bosnie ³, et, grâce à ses efforts auprès des autorités turques, plusieurs succès furent obtenus : des routes de caravane furent améliorées, des caravansérails furent construits, un consulat français à Pristina, une maison de commerce française à Sarajevo, sous la direction de Jacques Fraissinet — dont nous reparlerons plus tard — et un « han » des Français à Sarajevo ⁴.

Mais, à côté de ces succès, on rencontrait de grosses difficultés. Elles venaient, d'un côté, des Autrichiens et de leur contre-mesures, d'un autre côté, elles résultaient de la nature du pays lui-même, la Bosnie.

Les démarches du gouvernement français, concernant le commerce levantin par l'Illyrie et l'Italie, étaient suivies avec beaucoup d'attention par les consuls d'Autriche, particulièrement par Negri à Nice, Lederer à Rijeka, F. Mittesser et son successeur, Paulić, à Travnik. Toutes les mesures françaises étaient suivies

¹ *Ibid.*, n° 354 (4 mars 1809).

² *Ibid.*, n° 588.

³ *Ibid.*, n° 621 (23 décembre 1811).

⁴ *Ibid.*, pp. x-xi.

de contre-mesures autrichiennes, et, entre David, Mittesser et Paulić, s'engagea à Travnik, un véritable duel — presque tragique, puisque, en tant qu'Européens, en Turquie, ils devaient tout de même parfois faire cause commune. Mittesser et Paulić envoyaient aussi des statistiques, conservées cependant très incomplètement, qui seront utilisées plus tard.

Le 10 octobre, Negri adressa un rapport sur la route Nice-Gênes qui sera finie l'année suivante et praticable aussi pendant la guerre maritime ¹. La Chambre aulique ajouta, dans une note du 10 décembre, adressée à la Chancellerie d'État, que ce rapport, quand on le comparait au décret du 12 novembre, montrait dans toute son étendue, le plan du gouvernement français, de diriger le commerce levantin par l'Illyrie et l'Italie directement en France. Mais, le transport par la Bosnie, où il n'y avait pas de routes carrossables, mais seulement des pistes pour chevaux, et où régnait une grande insécurité, offrirait toujours des difficultés plus grandes que l'ancienne route. Les consuls devaient surtout suivre les instructions du gouvernement français pour éliminer ces difficultés. La Chambre pria encore une fois, et instamment, qu'on fit le possible auprès de la Porte ottomane pour le commerce turc en Autriche et le commerce autrichien en Turquie. La Chancellerie, en renvoyant le rapport, répondit, le 25 décembre ², qu'elle aussi pensait que le plan français avait ses difficultés. En même temps elle traçait un programme des mesures à prendre pour conserver le transit à l'Autriche ; il fallait : 1^o des routes bien conservées ; 2^o un rapide fonctionnement des douanes ; 3^o de bons lazarets pour les marchandises, et d'autres améliorations semblables. Et la Chancellerie promit de faire ce qu'elle pouvait. Le 31 décembre également, la Chancellerie hongroise fut priée de s'occuper des routes, etc., afin que le transit restât à la Hongrie au lieu de passer en Illyrie.

Un rapport de Mittesser, du 8 décembre, au gouverneur général de la Slavonie ³ répétait que Marmont et David se donnaient beaucoup de peine pour diriger le commerce sur Dubrovnik, Sinj et Kostajnica, David surtout, qui insistait sur la différence des droits à payer à la frontière franco-italienne pour les cotons, passant par l'Autriche ou par l'Illyrie. Comme on avait proposé de diriger le commerce autrichien par Stara Gradiška, Mittesser se prononça contre ce projet, parce que le commerce de la Bosnie disparaîtrait

¹ ACHV, Litorale Commerz, 132, 8 ex dec. 1810.

² *Ib.*, 11 ex dec. 1810.

³ *Ib.*, 9 ex jan. 1811.

à la paix maritime, quand les routes d'Orșova et de Belgrade seraient rouvertes ; alors le commerce se porterait de nouveau par mer à Trieste, Venise, dans les ports italiens et français. Le gouvernement autrichien décida, en effet, le 29 janvier 1811, de ne pas appliquer le projet de Gradiška.

Pour ce mois de décembre, Mittesser pouvait écrire ¹ que la quantité des marchandises au lazaret de Brod était telle, surtout en coton brut, qu'elle ne pouvait arriver à entrer qu'au printemps. De nouveaux arrivages étaient annoncés d'Albanie et de Macédoine, mais les négociants étaient embarrassés, parce qu'ils avaient entendu dire que l'Autriche avait augmenté les droits de douane. Sur ce dernier point, la Chambre s'empessa de répondre, le 31 décembre, que ce n'était pas vrai, le moment étant fort peu propice pour une augmentation, à cause de la situation critique du commerce levantin et du traité avec la Turquie.

Anders, de la douane de la Basse-Autriche, constata, le 26 décembre ², que jusqu'alors il n'y avait pas de répercussions des mesures françaises, mais que l'émigration de plusieurs négociants levantins et turcs de Vienne était à craindre. Le 28, on pouvait écrire de Vienne ³ que le trafic du coton levantin par Zemun et par la Slavonie était très important, et que les stocks étaient enlevés presque aussitôt qu'arrivés. Metternich écrivit, le 27 décembre, à Wallis, président de la Chambre aulique ⁴, que le maréchal baron de Hiller, commandant de la Slavonie, avait communiqué, le 15, que les transports par Brod étaient très actifs, qu'il fallait élargir le lazaret trop petit et augmenter le nombre des employés ; ainsi on conserverait le transit. Bellegarde, président du conseil aulique de la guerre, proposa, le 23 janvier 1811, d'abrégier la quarantaine, mais la Chambre aulique répondit, le 5 février, qu'on ne pouvait pas accorder cela ⁵. Metternich adressa, le 15 février, à la Chambre, l'extrait d'un rapport ⁶ d'où résultait que les négociants turcs préféraient Brod à Kostajnica (il n'en donne pas, cependant, la raison) ; on pouvait donc espérer conserver le transit, en dépit des tentatives étrangères, grâce aux privilèges et amendements proposés à plusieurs reprises. Mittesser annonça, en février, à Metternich ⁷ que toutes les marchandises

¹ *Ib.*, 10 ex dec. 1810.

² *Ib.*, 3 ex jan. 1811.

³ TO, 1811, 3.

⁴ ACHV, Litorale Commerz, 132, 7 ex jan. 1811.

⁵ *Ib.*, 1 ex febr. 1811.

⁶ *Ib.*, 4 ex febr. 1811.

⁷ *Ib.*, 5 ex martio 1811.

destinées à l'Illyrie avaient été dirigées par les propriétaires sur Brod, parce que les négociants en voulaient aux douanes illyriennes et refusaient de rien exporter par là. David s'était également plaint des douanes qui, en dépit de ses certificats, retenaient les marchandises comme anglaises et cherchaient à les confisquer. Paris avait décidé que les négociants pouvaient encore, pendant 3 mois, exporter par Brod et l'Autriche en France, contre le droit de douane ordinaire, qui était modéré ; après ces 3 mois, au tarif augmenté ; mais par Dubrovnik, Sarajevo et Kostajnica, à un tarif réduit. Le consul pouvait encore, 10 jours après la publication, donner des certificats ; ensuite, ils étaient sans valeur, et les négociants devaient avoir des certificats des consuls français des localités où les marchandises étaient achetées et chargées. A Travnik, il y avait plusieurs employés pour enregistrer les marchandises et protéger les négociants. Le 11 février étaient passés 24 tovars (charges de cheval à 150 kg.) de Kostajnica par Travnik à Sarajevo, mais rien de Bosnie en Illyrie, tout par Brod ; et à Sarajevo, il n'y avait, pour le moment, que peu ou point de marchandises pour l'Illyrie. Metternich envoya ce rapport, le 4 mars, à la Chambre aulique. Le comte de Saurau, gouverneur de l'Autriche Intérieure, recevait, le 24 février, une note ¹ prescrivant de tout faire pour favoriser la navigation du Danube et la construction d'un pont à Zemun. Enfin Simon G. Sina, important négociant grec de Vienne, proposait de mettre un agent commercial à Vidin et un autre à Orșova, pour gêner le commerce illyrien et remonter le commerce austro-levantin. La Chambre aulique demanda au Conseil de la guerre et à la Chancellerie hongroise leur avis sur ce projet ² : la réponse, cependant, n'a pas été conservée.

Toute cette agitation, la multitude des autorités autrichiennes s'occupant de cette question et le nombre des propositions semblent bien indiquer que le transit illyrien inquiétait passablement le commerce autrichien. Entre temps, Paulić avait remplacé Mittesser à Travnik et continuait le travail de son prédécesseur.

Le 27 juin, Paulić annonça ³ que, depuis l'hiver précédent, de grandes quantités de cotons, en Illyrie, avaient été confisquées et brûlées, sous prétexte qu'elles étaient de provenance anglaise, parce qu'elles venaient de Smyrne et d'Anatolie par mer ; aussi les nég-

¹ *Ib.*, 6 ex febr. 1811.

² *Ib.*, 7 ex jun. 1811.

³ *Ib.*, 8 ex jul. 1811.

cients n'osaient plus facilement envoyer de gros stocks en Illyrie et en Italie. Ils connaissaient aussi bien les nouvelles mesures autrichiennes de transport en Slavonie. L'internonce d'Autriche à Constantinople écrivit, le 12 juillet ¹, ce qu'il avait fait auprès de la Porte pour l'amélioration de la route commerciale de Brod. Le ministre turc paraissait souhaiter lui-même que l'ancienne voie commerciale subsistât. La Porte avait de la bonne volonté — mais point d'argent. Saurau reçut encore avis, le 28 janvier 1812, d'un décret ² prescrivant d'encourager quelques-unes des maisons commerçantes de Vienne à établir en Orient, surtout à Sarajevo, des maisons de commission ou de commandite pour paralyser les tentatives du gouvernement français. Enfin, Lederer envoya l'*Osservatore Triestino* du 9 janvier 1813, contenant la décision du 7 novembre 1812, relative au transit des marchandises coloniales par l'Illyrie ³.

Si on résume les mesures autrichiennes se rapportant au transit par la Bosnie et la Slavonie ⁴, il semble qu'elles soient très simples, et peu différentes des mesures françaises : bonnes routes, bonnes douanes, bon service de santé ; mais elles avaient une alliée puissante que les autres ne pouvaient pas avoir : la tradition ; c'était l'ancienne route, connue depuis longtemps. Et, à côté de la route par Brod, l'Autriche cherchait aussi à améliorer la route par le Danube. C'est à cette dernière mesure que fait allusion aussi le conseiller aulique Schemerl, dans la brochure déjà citée ⁵ où, en soulignant qu'il fallait s'occuper des voies fluviales, il propose une série de canaux destinés à servir de nouvelles voies commerciales.

Plus grands cependant que les difficultés provenant des Autrichiens étaient les inconvénients dus à la nature même du pays : des montagnes, de mauvaises routes, des brigands, des voisins belliqueux, l'impuissance des autorités turques — « l'anarchie féodale de Bosnie », comme disait David — enfin les menées inévitables des Anglais.

R. Vučinić, le délégué serbe, qui demanda à Napoléon pendant deux ans — sans succès, d'ailleurs — du secours pour son pays, alors en insurrection contre la Turquie, énumère fort justement,

¹ *Ib.*, 2 ex sept. 1811.

² *Ib.*, 5 ex febr. 1812.

³ *Ib.*

⁴ En dehors des mesures citées, on trouve encore aux ACHV, Litorale Commerz 132, une foule d'autres mesures en faveur du commerce austro-levantin par Brod, mais qui ne sont pas assez liées au transit illyrien pour qu'on en traite ici.

⁵ [J. v. Schemerl], *Vorschläge zur Erleichterung und Erweiterung...*, pp. 15-22.

en bon connaisseur de la Turquie, ces obstacles, dès le 28 décembre 1810 ¹ : les chemins n'étaient praticables que pour les chevaux et qu'en été ; les voituriers, ne pouvant compter sur des charges de retour, se font payer double ; sur la route Salonique-Skoplje-Sarajevo-Kostajnica il n'y a ni magasins, ni auberges, ni autres établissements ; les brigands des montagnes, qui ne respectent ni le souverain, ni les consuls, attaquent les caravanes, la Porte répondra aux réclamants en arguant de son innocence et de son impuissance, et les négociants seront les victimes.

Ici, Vučinić n'exagérerait pas, en dépit de son arrière-pensée, qui était de faire passer le commerce par la Serbie au lieu de le faire passer par la Bosnie. Il développa son plan en exposant que conquérir la Bosnie n'était pas possible, mais qu'assurer l'indépendance de la Serbie, ce serait garantir la sûreté du commerce. Les marchandises iraient de l'Illyrie, par eau, à Belgrade, de là sur chariots, à Constantinople et à Salonique, et les marchandises levantines suivraient la route inverse. Ce serait la sécurité et une économie de 100 % sur les frais. La plupart des maisons de commerce grecques, à Vienne, Zemun, Orșova, au Banat, en Transylvanie, etc., étaient de cet avis. Elles préféraient de moindres bénéfices avec l'Autriche aux bénéfices plus grands avec l'Illyrie et l'Italie, à cause des risques. Avant la révolution en Serbie, Belgrade servait d'entrepôt à tout le commerce entre Turquie et Autriche.

Cette idée, cependant, n'eut pas de suite, non plus que plusieurs autres projets de Vučinić concernant l'Illyrie. Par exemple, en février 1810, il suggéra que la paix avec la Serbie serait d'un grand avantage pour les Provinces Illyriennes, parce que bestiaux, chèvres, porcs, suif, cire, miel et blé pouvaient s'acheter à bien meilleur marché en Serbie qu'en Illyrie ; en mai, il demanda de pouvoir exporter d'Illyrie et d'Italie le salpêtre, le soufre, le plomb et autres articles pour les établissements publics ; le ministre des affaires étrangères fit un rapport le 27 juillet, et la demande fut renouvelée en janvier 1811. Mais tout resta sans succès ², Napoléon ne pensant pas à soutenir sérieusement la lutte des Serbes pour leur indépendance.

Un autre inconvénient était que la concurrence entre les caravanes autrichiennes et françaises faisait augmenter tous les prix, inconvénient dont souffrait également le transit autrichien ;

¹ M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 537.

² *Ib.*, n°s 474, 494, 507, 543.

tous les chevaux étant employés aux transports, ceux-ci devinrent trop chers ¹. Le trajet par l'Illyrie suscitait des procès, principalement pour avaries des cargaisons de coton ².

Puis il y avait les Anglais ³. Ils s'étaient fait des partisans, en Bosnie, parmi les israélites de Sarajevo, en obtenant de la Porte la ratification de leur synagogue, et ils répandaient l'inquiétude sur les variations des lois fiscales françaises et des dispositions des douanes françaises, de façon à porter le commerce du côté de l'Autriche. David soupçonnait aussi les Anglais d'entente avec les Serbes et avec les brigands, pour attaquer les caravanes au défilé de Zenica, à la frontière orientale de Bosnie. Jusqu'en juin 1811, il reçut des nouvelles de pillage de quatre caravanes de coton, ce qui n'était pas arrivé avant la guerre de Serbie. Il avait obtenu du pacha la formation d'un corps de 1.000 hommes pour garder ce défilé, mais les fonds furent empochés par les chefs : 12 hommes restaient là, qui se faisaient payer, puis disparaissaient. Et David ajoutait : « je réclamerai, le pacha renouvellera ses promesses et ses ordres et tout restera ». Deux caisses, appartenant au premier interprète français, furent enlevées dans une caravane pillée par les Serbes. David les réclama à Karadjordje, chef des Serbes, par l'intermédiaire du consul autrichien. Karadjordje les possédait, mais refusa, avec des railleries, de les rendre. Cela confirma David dans son opinion que les Anglais avaient répandu en Serbie leurs guinées (à environ 27 francs) principalement pour faire échouer cette partie importante du système continental.

David voyait des ennemis même dans son propre camp. Le 22 juillet 1811, il écrivit à Bertrand ⁴ de se défier des officiers et employés ci-devant autrichiens. Le retard de sa correspondance avec le consul Seguiet lui faisait les soupçonner de l'ouvrir au profit de l'Autriche. Il se plaignit spécialement du chef de bataillon Ivicić, commandant à Kostajnica, qui avait traité durement l'agent du commerce ottoman à Kostajnica, fonctionnaire plus français que turc, très nécessaire au commerce levantin, et demanda des sanctions sévères. Le 30 novembre, il écrivait ⁵ que la route commerciale n'était pas très sûre, que les Serbes y fai-

¹ *Ib.*, p. xi ; et V. Popović, *Trgovina i promet Bosne u Napoleonovo doba* (Le commerce de la Bosnie à l'époque napoléonienne), p. 89.

² AGG, G, 781 ; ATL, tribunal de commerce f. 8.

³ M. Gavrilović, *Izpisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 588.

⁴ *Ib.*, n° 593.

⁵ *Ib.*, n° 613.

saient des irruptions, que les Albanais, qui se battaient entre eux, y commettaient aussi des désordres, et que les Bosniaques profitaient de ces troubles pour piller les caravanes mal escortées. Les brigands étaient presque tous de religion grecque, et s'entendaient aisément avec les Serbes.

Au printemps de 1812 ¹, plusieurs négociants de Sarajevo communiquèrent que le commandant turc de Prijedor avait fait dépaver le pont de l'Una pour empêcher les caravanes de poursuivre leur route par terre vers Kostajnica, et les forcer à prendre la voie de la rivière, en assujettissant les marchandises à un droit de 7 piastres (à environ 1 fr. 40) par charge, droit qu'il percevait à son profit. Cela causait le double inconvénient de rendre plus difficile et plus dispendieux l'abord du lazaret ; le motif, c'était l'avidité du commandant turc de Prijedor — et peut-être aussi sa complicité avec le commerce autrichien, quelques marchandises prenant, à partir de ce moment, la direction de Brod. Chabrol écrivit tout de suite au consul David, et donna ordre à l'ingénieur des ponts et chaussées de se rendre sur place et de prendre les mesures nécessaires pour la réparation. David se plaignit également des entraves des douanes turques, des droits arbitraires exigés des caravanes par les pachas, les beys, etc. Les capitulations exemptaient de ces péages, mais le pacha de Bosnie demanda un « firman » explicatif de ces capitulations, pour faire cesser les prétentions des beys. Collin de Sussy demanda, le 21 avril, à Maret de faire des représentations à la Porte. Enfin, le 15 septembre 1813, David écrit ² que Klek était devenu un des points de communication entre les Anglais et les Autrichiens. Ils y échangeaient un courrier tous les lundis. David avait proposé de faire donner le commandement de cette place turque à un ami des Français, sans recevoir de réponse. Ainsi, et c'est presque tragique, c'est précisément David, qui s'était si fort passionné pour l'exécution de l'idée de Napoléon, qui devait en voir, plus que les autres, les difficultés et la fin.

Au printemps de 1813, la maison Fraissinet résolut de supprimer sa succursale à Sarajevo. David en demanda les motifs. La réponse ³, extrêmement intéressante, montra — ce qui semble être une ironie et un paradoxe — qu'après les Autrichiens et les Anglais les spéculateurs français ainsi que les commissionnaires franco-illyriens contribuaient à la chute du transit levantin. Ce

¹ AN, F¹², 61, n° 6, 13 mars 1812. AE, Autriche 55, Provinces Illyriennes,

² M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes). n° 734.

³ *Ib.*, n° 749.

document instructif vaut la peine d'être cité en détail, d'autant plus que la même lettre est encore le meilleur commentaire du fonctionnement du commerce par caravanes en Bosnie, — qu'ont décrit également Fourcade et de Gamera¹, — et un abrégé de toute l'histoire du transit franco-levantin dans ce pays.

Jacques Fraissinet commença par dire que tout marchait bien, au début ; il y avait de grands bénéfices, un commerce de confiance ; les voituriers recevaient les marchandises françaises et les transportaient, sans jamais en voler. Cette exactitude et cette bonne foi étaient précieuses et engageaient les négociants français, qui avaient commencé par petits essais, à faire de grandes opérations en Bosnie. Mais les choses changèrent. Le commerce anglais prit la même route de Bosnie que le commerce français. Les denrées coloniales abondaient dans tous les ports turcs. La nécessité de terminer vite leurs opérations engagea les Anglais, ou plutôt leurs agents, à choisir des voituriers, honnêtes ou non. Les voituriers étaient eux-mêmes étonnés de la grande facilité qui existait pour voler les denrées coloniales. On pouvait voir vendre une oke (1 kg. 50) de café ou de sucre pour une oke d'orge. Le mauvais exemple encouragea les autres : il s'ensuivit un pillage général. Le commerce anglais fut lui-même effrayé et choisit une autre route. Cependant, les voleurs restaient, et crurent pouvoir voler, avec la même impunité, les marchandises françaises, jusqu'alors méprisées comme ayant trop peu de valeur. Le consul obtint une justice prompte et sévère, quelques voituriers payèrent largement ; d'autres, sans moyens, furent mis aux fers à Travnik ; ce terrible exemple devait couper le mal dans sa racine.

Mais le bruit des vols était arrivé en France, et les négociants en coton, qui avaient des marchandises en route, épouvantés, écrivirent immédiatement, dans toutes les échelles du Levant, pour prescrire à leurs correspondants de faire passer toutes les marchandises en les consignait aux voituriers, et de rendre ces derniers responsables du manque. Les commissionnaires de Kostajnica, en recevant les plaintes de France, voulurent apporter, dans la vérification des marchandises, une sévérité poussée jusqu'à l'excès, et qui finit par devenir de l'injustice. Ils voulaient que le coton gardât, comme le fer, de Salonique à Kostajnica, le poids exact de la facture d'achat — ce qui était absurde pour

¹ St. Novaković, *Francuske službene beleške o zapadno-balkanskim zemljama iz 1806-1813* (Rapports français sur les pays balkaniques occidentaux des a. 1806-1813), pp. 129, 131, 138-144.

une marchandise comme le coton, sujette à des variations plus ou moins grandes, selon la saison du voyage. On persécutait les voituriers pour le manque de quelques okes de coton, on refusait le paiement du port, on les maltraitait même. Ces chicanes servaient souvent à cacher le vide des caisses, qui empêchait de solder les voituriers. Ces gens, en apparence si grossiers, en fait si adroits, s'en apercevaient les premiers. Ils revenaient à Sarajevo, et tous les désagréments tombaient sur la maison Fraissinet. Elle ne pouvait accorder les paiements réclamés : c'eût été une perte certaine, une dépense sans remboursement. Les voituriers, alors, la crurent d'accord avec les commissionnaires de Kostajnica pour leur escroquer le prix de leurs fatigues. « N'allez pas chercher des marchandises à la maison Fraissinet, dit un voiturier, en pleine douane turque, parce qu'elle veut que ses cotons soient portés à Kostajnica à nos frais ». Le nom de cette maison se trouva compromis par la faute d'autrui. Mais d'autres inconvénients encore venaient de ses compatriotes : on voulait la rendre responsable des vols faits par les voituriers. Le code français de commerce rendait le commissionnaire garant du voiturier ; c'était possible en France — mais impossible en Bosnie. En France, le voiturier était connu et, le cas échéant, poursuivi et puni ; en Bosnie, il était à peine connu, et ne possédait rien la plupart du temps. Le négociant qui aurait voulu accorder une pareille garantie aurait dû avoir une grande fortune à perdre — et qui eût été vite perdue.

Ces vols et leurs conséquences étaient donc un des principaux motifs qui engageaient à la liquidation de l'établissement. Un autre motif était la résolution, prise depuis quelque temps par plusieurs maisons de Salonique, qui privait les établissements de Sarajevo des bénéfices qui leur étaient dus et sans lesquels ils ne pouvaient exister. Depuis le retour de la belle saison, la plupart des maisons commerçantes de Salonique expédiaient leurs marchandises directement de Salonique à Kostajnica, sans l'intermédiaire des établissements de Sarajevo, qui devenaient par là inutiles, et devaient se dissoudre ou tomber d'eux-mêmes. Une seule chose pouvait les retenir en Bosnie : c'était la protection particulière du consul. Grâce à elle, les Français étaient en Bosnie ce qu'ils n'étaient plus dans aucune des échelles du Levant ; on respectait leurs droits. Jacques Fraissinet terminait en disant qu'il irait bientôt visiter sa maison de Split et que, pour être agréable au consul, il réfléchirait encore à son projet d'abandonner entièrement la Bosnie.

Cependant la guerre éclata ; David partit pour la France, et,

après la paix maritime, le commerce français reprit les routes accoutumées; en 1814, le consulat de Travnik fut supprimé. La lettre de Fraissinet avait été le glas du transit franco-illyro-levantin : les faits avaient infirmé les calculs séduisants du mémoire de Marmont.

Il est extrêmement difficile de porter un jugement définitif sur les résultats du transit franco-illyro-levantin — où le coton avait la part du lion — particulièrement à cause de sa courte durée et des documents incomplets. Nous citerons d'abord les statistiques officielles — qui sont favorables —, puis quelques opinions contemporaines et postérieures — presque toutes défavorables — pour donner ensuite notre impression.

Les statistiques, au *Télégraphe Officiel*, dans les rapports de Chabrol et des consuls autrichiens, etc., sont très incomplètes, et n'apparaissent qu'assez tard. Au mois de décembre 1810, 180 tovars (à 150 kg.) de coton transitaient de Travnik à Kostajnica, et 56 caisses et balles de diverses marchandises françaises, de Kostajnica, par Travnik, à Sarajevo ¹.

Du 1^{er} janvier au 30 juin 1811, étaient entrées, par Kostajnica, pour la France et l'Italie, des marchandises turques et levantines : 2.179 balles du poids de 164.477 kg. valant 50.588 francs ; au mois de juin, 224 tovars (à 150 kg.) passaient de Sarajevo à Kostajnica, dont 154 de coton (pendant la même époque, 522 tovars de coton transitaient par Brod) ; du 1^{er} juillet au 31 août, entraient, par Kostajnica, 6.805 balles du poids de 499.515 kg. valant 130.713 francs ; du 26 juillet au 16 août, 528 tovars dont 19 de laine, 16 de cire, tous les autres de coton, transitaient par Kostajnica ; de Kostajnica à Sarajevo 63 tovars dont 3 de mercure, les autres de fruits ². En septembre, entraient : 772 balles contenant de la cire, des peaux de lièvres, du cuir tanné, du poil de chameau et de chèvre, et des tabacs en feuilles, pesant 54.059 kg., d'une valeur approximative de 141.181 francs, et 3.518 balles de coton non filé, pesant 267.027 kg. et valant 616.512 francs ; en tout 757.793 francs ³. En octobre : 1.325 balles de cire, de peaux de lièvres, de laine, de plumes d'autruches, de grains, de tabac en feuilles, pesant 92.666 kg. et valant 279.679 francs ; et 5.956 balles de coton non filé, pesant 462.025 kg. et valant 1.066.772 francs ; en tout 1.346.451 francs ⁴.

¹ ACHV, Litorale Commerz 132, 5 ex martio 1811.

² TO, 1811, 80. ACHV, Litorale Commerz, 132, 8 ex julio 1811.

³ TO, 1811, 100.

⁴ *Ib.*, 104.

En novembre : 4.967 balles dont 4.093 en coton brut, le reste en peaux de lièvres, laine, plumes d'autruches, cuir tanné, poil de chameau et tabacs, pesant 3.827 quintaux de France et valant approximativement 995.566 francs ¹. Le même mois, on notait aussi qu'un négociant bosniaque, venu, avec des doutes, à Trieste, y vendit si avantageusement ses 50 balles de coton, qu'il envoyait un exprès à Sarajevo pour faire venir 500 balles qu'il y avait laissées ². En décembre, transitaient : 4.815 caisses et balles dont 4.332 balles de coton brut, et en outre, de la cire, de la laine, des plumes d'autruches, du cuir tanné, de l'opium, du poil de chameau et des graines de coton, du poids de 3.879 quintaux et valant 1.017.668 francs. En dépit de la mauvaise saison, il était arrivé en décembre plus de marchandises qu'en novembre ³.

Un « État récapitulatif de toutes les marchandises turques et levantines entrées par Kostajnica et expédiées en transit, en 1811, pour la France et l'Italie » ⁴, porte les chiffres suivants :

Dénomination	Nombre des colis	Poids brut de France		Valeur approximative francs
		quintaux	kilogr.	
Cire	237	188	90	48.043
Peaux de lièvres	424	311	68	206.216
Laine	2.103	1.390	48	118.619
Coton brut	23.016	17.790	51	4.603 200
Plumes d'autruches ..	50	35	55	50.000
Tortues	1	—	73	500
Safran	74	55	56	6.666
Corduans (cuir tanné)	798	541	60	239.400
Opium	17	12	43	20.055
Grain d'Avignon	75	57	75	19.471
Poil de chameau et laine de chevreau .	757	564	40	302.800
Tabac en feuilles	345	248	60	18.533
Fil d'Angora	237	193	76	189.600
Grains de coton	6	2	31	321
Galle	32	23	66	4.386
Peaux de martres zibe- lines	2	1	56	1.390
Scammonée	4	2	82	4.964
Total	28.178	21.412	1.100	5.834.164

¹ TO, 1812, 5.

² TO, 1811, 96.

³ TO, 1812, 13.

⁴ TO, 1812, 36.

Si, pour l'année 1811, nous sommes assez bien documentés, pour 1812 les statistiques deviennent plus rares. Chabrol envoya, en février, l'état du mouvement de Kostajnica pour janvier ¹. Les arrivages étaient moins forts que le mois précédent parce que, pendant cette saison de pluies et de froids, les caravanes se dirigeaient particulièrement sur Split ; elles reprenaient la route par Kostajnica, en avril. Le mois suivant, Chabrol adressait l'état des marchandises passées par Kostajnica en février — qu'il trouvait remarquable pour la saison des pluies et des mauvaises routes — et l'état de celles qui étaient passées par Split en janvier et février ². Ces états, cependant, ne sont pas conservés. Du 1^{er} au 15 février, transitaient par Kostajnica 1.049 tovars (à 150 kg.), dont 8 avec marchandises inconnues, 35 de laine, les autres de coton ³. A Sv. Križ-Vratnik, près de Senj, furent exportées en transit pour la France et l'Italie, pendant le premier trimestre de 1812, 858 balles de coton et 40 balles de poil de chameau, valant 201.377 francs ⁴. Et Collin de Sussy soumit, le 6 mai, à Napoléon, l'état de mars pour Kostajnica et Split ⁵, avec les chiffres suivants .

Kostajnica :

du Levant . . .	1.810 colis,	2.571 qx poids bruts,	470.680 fr. de valeur approx.
de France et			
d'Italie	106 »	137 ½ »	» 278.000 » » »

Split :

du Levant . . .	30 »	15 »	» 460 » » »
de France et			
d'Italie	35 »	5.040 »	» 2.921 » » »

Il y avait une certaine diminution, à cause de l'affaire de Prijedor — déjà citée — et à cause d'un faux bruit de peste, lancé probablement par le commerce autrichien. Mais, à partir de cette époque — hasard ou non — les statistiques au *Télégraphe Officiel* disparaissent, et, de même, aux archives, il n'y a plus rien.

Par contre, il y a les rapports du consul Paulić, qui donnent, pour 1812, le tableau suivant ⁶ du mouvement des marchandises allant de Travnik à Kostajnica :

¹ AN, F¹⁸, 61, n^o. 6 (8 févr. 1812).

² *Ib.* (13 mars).

³ ACHV, Litorale Commerz, 132, 3 ex martio 1812.

⁴ TO, 1812, 30.

⁵ AN, AF^{IV}, 1062, 3^e d., pièces 18, 19, 20.

⁶ Tableau composé par V. Popović, *Trgovina i promet Bosne u Napoleonovo doba* (Le commerce de la Bosnie à l'époque napoléonienne), p. 91 : il montre spécialement bien la différence des mois.

Date	Nombre des tovars (à 150 kg.)
12 déc. 1811- 2 janv. 1812	291 de coton.
2-17 janvier	657 : 46 de cordouans et peaux, 11 de peaux de lièvre, 5 de laine, 595 de coton.
18-31 janvier	411 : 14 caisses de contenu inconnu, 397 de coton.
1-18 février	1049 : 83 caisses de contenu inconnu, 35 de laine, 1006 de coton.
19 février-2 mars	355 : 338 de coton, 17 de laine.
3-22 mars	192 de coton.
22-30 mars	186 de coton.
1-15 avril	461 : 2 de cire, 37 de tan, 422 de coton.
16 avril-1 ^{er} mai	232 : 17 de poil de chameau, 20 de tan, 15 de laine, 150 de coton.
2-11 mai	17 de coton
12-27 mai	336 de coton, 73 de peaux de lièvre.
28 mai-11 juin	533 de coton.
12-26 juin	1008 : 28 de safian (maroquin), 180 de laine, 1 de sucre, 10 de tabac, 10 caisses, 959 de coton.
27 juin-11 juillet	320.
12-24 juillet	628 : 7 de cordouans, 5 de cire, 611 de coton.
25 juillet-9 août	693 : 23 de peaux de lièvre, 11 caisses, 9 de tan, 650 de coton.
10-25 août	1768 : 37 de tan, 32 de laine, 7 de peaux de lièvre, 1688 de coton.
26 août-11 sept.	2671 : 210 de tan, 3 caisses, 2 d'ivoire, 2456 de coton.
12-27 septembre	3301 : 39 de peaux de lièvre, 36 de safian, 22 de tan, 7 caisses de contenu inconnu, 3187 de coton.
28 sept.-11 octobre	3012 : 244 de peaux de lièvre, 54 de safian, 44 de tan, 13 caisses de contenu inconnu, 2657 de coton.
12-25 octobre	2937 : 72 de poil de chameau, 87 de laine, 29 de safian, 3 de cire, 44 de tan, 2711 de coton.
26 oct.-14 nov.	765 : 44 de laine, 22 de tan, 699 de coton.
15-27 novembre	54 de coton.
28 nov.-13 déc.	349 de coton.
19-26 décembre	439 de coton.

Nous pouvons donc passer aux jugements portés sur le transit. De jugements contemporains, il y a celui de Sismondi qui prédit dès 1810 le fiasco de cette nouvelle route commerciale¹. Après les avis officiels du *Moniteur*, préconisant la nouvelle route, une circulaire du ministre de l'intérieur avait été envoyée aux chambres de commerce. La plupart ne réagirent pas ; celles de l'Ouest répondirent que cette mesure ne les touchait pas ; la seule chambre de Genève adressa, le 27 novembre, à Montalivet une lettre très ferme, où elle examinait tous les arguments et les discutait. Elle déclarait que ses renseignements particuliers contredisaient ceux du ministère. D'après les négociants de Trieste, la charge de cheval de Salonique à Trieste coûtait 210 francs, mais les négociants de Salonique disaient qu'elle coûtait 200 piastres turques ou 240 francs ; et puis, il y avait manque absolu de sécurité. Aussi, sur la route de Smyrne par Livourne et Gênes, la plupart des bâtiments était aux mains des Anglais, le reste séquestré, sous prétexte qu'ils avaient payé le droit de protection aux Anglais. Ensuite, la réponse critiquait toute la politique économique, parce qu'elle ruinait le commerce maritime de la France, créait, par les licences, des monopoles dangereux, décourageait les négociants honnêtes, et favorisait les spéculateurs sans scrupules. Enfin, elle accusait l'instabilité des lois. Sismondi, alors secrétaire de la chambre, était l'auteur de cette lettre, et il reçut des reproches ; mais les événements devaient lui donner raison : c'est qu'il ne faisait pas « abstraction du temps et de l'espace ».

Puis il y a le jugement du consul Paulić, du 14 avril 1812, disant que le transit français n'atteignit pas le transit autrichien ni quant au volume ni quant aux valeurs, et que sa balance était passive².

Les jugements postérieurs ne sont guère plus favorables. P. Darmstädter dit³ que le succès pratique était très relatif, à cause de la longueur et de l'insécurité de la route ; il donne pour l'exportation via Kostajnica, en 1811, le chiffre de 2.600.000 francs ; pour 1812 celui de 3.700.000 francs. Ch. Schmidt constate⁴, en résumant les difficultés — Serbes, Bulgares, Albanais ; vols, frais trop élevés, différentes taxes ; les pachas, la concurrence, la peste —, que le commerce du Levant par cette route n'était qu'un

¹ Ch. Schmidt, *Sismondi et le blocus continental*, pp. 85-91.

² V. Popović, *Trgovina i promet Bosne u Napoleonovo doba* (Le commerce de la Bosnie à l'époque napoléonienne), p. 89.

³ P. Darmstädter, *Studien zur napoleonischen Wirtschaftspolitik*, II, p. 119.

⁴ Ch. Schmidt, *Napoléon et les routes balkaniques*, pp. 339-352.

leurre ; la route la plus commode restait celle de Vidin-Orșova-Pest-Vienne. E. F. Heckscher conclut également¹ que les frais de transport élevaient le prix du coton du Levant qui, au surplus, était encore de qualité inférieure. Napoléon lui-même n'était pas satisfait des étoffes grossières faites avec ce coton, et envisagea l'idée de cultiver du coton à Naples. Quant aux auteurs nationaux², tout en soulignant que le transit levantin apportait des avantages appréciables à l'Illyrie, ils n'omettent presque jamais d'ajouter que, malgré tout, ce n'était pas un équivalent du commerce maritime perdu.

Ayant suivi pas à pas le développement franco-illyro-levantin, nous pouvons confirmer ces jugements et les compléter par des détails. Nous avons vu que, des propositions du mémoire de Marmont, tout fut exécuté (à ceci près que Kostajnica remplaça Dubica, et qu'on n'entend rien dire des nouveaux vice-consuls de Skoplje, Sarajevo et Banja Luka). Seul le succès fait défaut. D'après les calculs du mémoire, la nouvelle route était, en théorie, sans doute plus avantageuse ; mais, dans la pratique, les désavantages surpassaient les avantages. Car, si on pouvait éliminer toute difficulté douanière, il y avait d'autres obstacles qu'on ne pouvait pas supprimer d'un trait de plume : la longueur de la route, le mauvais état des chemins, l'insécurité causée par les brigands, les voisins belliqueux — Serbes et Albanais — et les Bosniaques eux-mêmes ; l'impuissance des autorités turques, les droits arbitraires des beys et pachas, la pratique du « bakchich » ; les frais augmentés par la concurrence, les propagandes autrichienne et anglaise, la peste ; enfin, les exigences déplacées des négociants français en coton et de leurs commissionnaires, dues à l'ignorance de la situation réelle en Bosnie. Au contraire, le concurrent, l'Autriche, avait pour lui l'avantage de la tradition, appréciable surtout dans un pays conservateur comme la Turquie d'alors, et pouvait prendre des mesures, en apparence simples, mais dictées par l'expérience.

Il est caractéristique qu'en dépit de toutes les mesures le commerce, quoique « éclairé et guidé », d'après les mots de Napoléon, montra une grande méfiance à l'égard de cette nouvelle voie commerciale. Le commerce illyrien proprement dit y participait assez peu, soit par méfiance, soit parce qu'à l'exception de Trieste et de Rijeka l'Illyrie ne possédait pas beaucoup de grandes maisons de commerce. Les noms qu'on rencontre dans le transit levantin

¹ E. F. Heckscher, *The Continental System*, p. 276.

² Au près des autres, déjà cités, encore D. Gruber, *Stogodišnjica Napoleonove Ilirije* (Centenaire de l'Illyrie napoléonienne), p. 587 ; et J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp 118-120.

sont ceux de Français, de Grecs, d'Israélites, etc. Cependant, Trieste devait son entrepôt réel aux marchandises françaises, et son entrepôt fictif aux marchandises levantines, ce qui permet de dire que le transit levantin ne servait pas seulement l'intérêt de la France, mais aussi celui de l'Illyrie.

Les statistiques, quoique partielles, incomplètes et même contradictoires ¹, ont été néanmoins citées, pour donner une idée des quantités dont il s'agissait. Si la France avait annuellement besoin de 50 à 60.000 balles de coton, et si, en 1811, on importait par Kostajnica 25.000 balles, il en résulte que cette année à peu près la moitié des quantités nécessaires était fournie par le transit illyro-levantin ; avec cela concorde l'assertion que, sur les besoins français annuels de 35.000 quintaux, Naples fournissait les trois septièmes. Il est regrettable que nous n'ayons de ces données à peu près complètes que pour 1811. A partir des premiers mois de 1812, les statistiques disparaissent ; est-ce parce que la guerre de Russie remplissait les colonnes, ou parce que les résultats désappointaient ? Nous avons vu que, vers la fin, on abandonna la direction de Kostajnica, par terre, qui était trop chère, et qu'on rechercha la route fluviale de la Save, par Sisak. Nous savons également que Napoléon fut même mécontent de la qualité du coton levantin. Il est sûr que les difficultés s'accumulèrent vers la fin de ce régime. Et si une pièce isolée, celle de juin 1811, qui compte 150 charges pour Kostajnica, et 500 pour Brod, pouvait être généralisée, il faudrait encore dire que le commerce levantin, par l'Illyrie, resta toujours inférieur au transit par l'Autriche, et cela des deux tiers. Il n'est pas possible de dire comment ce courant commercial se serait développé, si l'Illyrie avait existé plus de 4 ans, et si la guerre maritime avait également duré plus longtemps. Ce qui est sûr, c'est qu'il disparut tout de suite avec la guerre maritime, se révélant ainsi clairement comme un expédient artificiel, issu du blocus continental.

L'idée de Napoléon a donc atteint un succès relatif, éphémère, mais assez considérable, quoique néanmoins il ne pût compenser, pour l'Illyrie, la perte du commerce maritime dont nous allons nous occuper maintenant.

¹ J. P. Jovanović, *Napoleon i Jugosloveni* (Napoléon et les Yougoslaves), indique (p. 124) : pour 1811, 60.000, et, pour 1812, 200.000 balles de coton. Paulić, dans son rapport cité plus haut, indique 10.000 tovars allant à Kostajnica, et 500 tovars venant de Kostajnica.

6. *La navigation et la contrebande.*

Si nous réunissons dans un même chapitre la navigation et la contrebande, ce n'est pas que la contrebande ne se fit aussi par terre — en Illyrie elle se faisait et par terre et par mer —, mais parce que le théâtre le plus important en était le littoral.

A quiconque regarde la carte d'Illyrie la pensée s'impose que ces provinces sont un pays prédestiné pour la navigation, et c'était là en effet, une de leurs principales ressources. Les décrets français et anglais de 1806 et 1807, auxquels l'Autriche avait adhéré en 1808, quoiqu'ils ne fussent pas exécutés avec toute la rigueur possible, gênaient déjà cette navigation : leur exécution intégrale, depuis la paix de Vienne, devait être pour elle un coup mortel.

Il n'est donc pas étonnant que la navigation légale ne tint qu'une faible place dans la vie de l'Illyrie, tandis que la navigation illégale en tenait une importante. La navigation de grande envergure était exclue *a priori* par le système continental ; mais même celle que le gouvernement autorisait et encourageait n'eut pas de chance : la part prise par l'Illyrie à la navigation licenciée était peu considérable, et le développement du cabotage, que la marine illyrienne, trop faible, ne suffisait pas à protéger, était menacé par la flotte anglaise et par d'autres adversaires. Au contraire, la contrebande pouvait se développer amplement sous la protection de la marine anglaise, tandis que la marine illyrienne ne parvint qu'à des succès modestes dans cette guerre inégale. Dans cette lutte dans l'Adriatique, l'action militaire et l'action commerciale sont si intimement mêlées qu'il est presque impossible de les séparer. Disons donc d'abord un mot sur les moyens dont disposait le gouvernement illyrien pour la protection de sa navigation et pour la poursuite de la contrebande, c'est-à-dire sur la formation de la marine illyrienne.

a. — *La marine illyrienne.*

Pour protéger la navigation illyrienne et la longue côte illyrienne, et pour empêcher efficacement la contrebande, le gouvernement aurait eu besoin d'une forte marine. Mais la marine illyrienne partageait le sort de la marine française de cette époque. Néanmoins, on ne saurait dire qu'on ne se soit pas occupé d'elle non plus que des fortifications maritimes.

Quatre officiers de la marine française, Épron, le Tellier, le

Conte et Pouyer, formant une commission, prescrite par le décret du 8 mars 1810, inspectèrent pendant 4 mois les côtes illyriennes de Gradež à Budva. Dans leur rapport, daté du 4 août ¹, ils exposaient que les points principaux étaient Trieste, Rovinj, Rijeka, Zadar, Split et Dubrovnik, les points secondaires Koper, Piran, Poreč, Cres, Lošinj Veli, Lošinj Mali, Šibenik, Trogir, Novigrad et Kotor. La population maritime comptait 9.817 marins au long cours et au cabotage, 8.031 pêcheurs, 1.283 ouvriers des professions maritimes, en tout 19.131 hommes. Il y avait 1.700 navires de commerce, de toute grandeur, pour le long cours et le grand cabotage, et 2.000 barques de pêche, en tout 3.700 navires et barques. La côte fourmillait d'excellents ports et baies — il n'y avait que l'embarras du choix. Pula et Dubrovnik étaient les emplacements les plus favorables pour un arsenal. Le commerce maritime avait été considérable et pouvait l'être encore. Trieste, à elle seule, faisait, en 1810, 20 millions d'importations et autant d'exportations, et Rijeka était également importante. Cependant, il y avait environ 230 bâtiments de commerce inactifs dans les ports, les circonstances s'opposant à ce que ceux d'une grande capacité se livrassent à la navigation.

Les forces navales étaient alors composées de : 1 demi-galère, 7 canonnières, 2 caïques, 20 canonnières italiennes, l'*Eka*, frégate de 40 canons, et le *Simplon*, brick de 16 caronades. Les ports de guerre étaient Trieste, Kraljevica, Zadar, Split, Dubrovnik et Kotor. Quant aux établissements maritimes, il y en avait quelques-uns, qui n'offraient pas de grandes ressources, mais qui étaient utiles à la marine illyrienne : à Trieste, le lazaret neuf et 14 magasins ; à Kraljevica, 2 cales de construction, bonnes pour des frégates ; les autres ports n'avaient que quelques magasins de faible importance. La commission proposa la création d'un arrondissement maritime avec Trieste comme chef-lieu, non à cause de la situation topographique, mais parce que, là seulement, on trouvait les ressources nécessaires aux armements et aux communications avec l'Italie, l'Allemagne et Ljubljana. Comme suite à ce rapport, le décret du 24 janvier 1811 ² décida que l'Illyrie ne formerait qu'un seul arrondissement maritime. Auparavant déjà, le décret du 13 septembre 1810, ordonnant la levée en Illyrie de 400 hommes pour la marine de la Méditerranée, avait été exécuté par arrêté du 29 octobre ³. Le décret organique du

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 6^e d., p. 37. Voir, pour tout ce qui suit, la carte I.

² AN, AF^{IV}, pl. 4027, 65.

³ TO, 1810, 10.

15 avril 1811 ne renfermait, dans ses articles 265-270, que des dispositions administratives ; l'article 265 ordonnait l'organisation de la marine conformément aux décrets existants. Des deux décrets du 16 août ¹, l'un établit l'inscription maritime dans les Provinces Illyriennes, l'autre attribua au budget de la marine, pour 1811, un supplément de crédits de 340.000 francs. Le décret du 3 janvier 1812 ² autorisa l'importation de la pozzolane (ciment) nécessaire à la marine illyrienne ; nous avons déjà parlé, à l'occasion de l'administration forestière, des mesures prises en faveur de la marine quant aux bois. Cette année-là on voulait organiser l'inscription maritime, mais les événements empêchèrent la chose ; le décret ne fut donc pas exécuté ³.

De fait, la marine illyrienne se formait au fur et à mesure, et son état varia chaque année, sans qu'elle s'accrût sensiblement. Elle se composait de bâtiments donnés par les marines française et italienne, cédés par la Russie ⁴, ou de provenance analogue.

Marmont disait, pour le second semestre de 1810 ⁵, que la marine illyrienne était encore peu considérable : 1 frégate, 1 corvette, 1 demi-galère, 7 canonnières, 9 péniches et 1 felouque étaient en service, en station à Trieste, Pula, Dubrovnik et Sućurac. Une corvette s'armait, qui serait à Pula ; un brick, cédé par l'Italie, serait à Lošinj. Mais toute la longue côte dalmate était alors confiée à la division italienne, trop faible pour la protéger ; d'autres bâtiments étaient donc nécessaires de Zadar à Kotor. Les travaux de fortification de l'année n'avaient pas été importants : les côtes de l'Istrie étaient garnies de 10 batteries ; 70 pièces de canons avaient été mises en batterie à Pula ; Rijeka, Krk, Rab, Kraljevica, Senj, Sv. Juraj, Bag avaient été armés ; une batterie avait été construite à Privlaka ; des batteries existaient à Šibenik, Trogir, Split, Hvar, Makarskâ, Korčula, au canal de Ston et à l'entrée de Kotor. On devait réarmer les batteries de Dubrovnik et en construire d'autres à Rogoznica et à Biograd.

Le 1^{er} mars 1811, l'état de la marine illyrienne était le suivant ⁶ : En service : le *Simplon*, brick ; l'*Entreprise*, demi-galère ; l'*Élisabeth*, goëlette ; les numéros 2, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15, canon-

¹ AN, AF^{IV} pl. 4531, 72, 73.

² AN, AF^{IV}, pl. 4863, 40.

³ P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 397.

⁴ P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 407 ; J. Löwenthal, *Geschichte der Stadt Triest*, II, p. 94.

⁵ AN, F^{1E}, 61, n^o. 2 (16 oct. 1810).

⁶ AHG (p. 81 de l'inventaire sommaire).

nières ; la *Tisiphone* et la *Mora*, felouques ; le n° 6, chaloupe ; les n°s 1, 2, 3, 5, 6, caïques. Désarmés à l'arsenal de Trieste : le *Legkoi*, frégate ; le *Diomède*, transport ; les n°s 3, 4, 9, canonnières. En réparation : le *Morlaque*, bateau ; les n°s 1, 6, canonnières. En 1813, les forces navales illyriennes étaient encore réduites à 27 bâtiments : 7 canonnières, 12 péniches, 2 caïques, 1 chaloupe, 1 felouque, et 4 autres petits bateaux désarmés ; les unités plus grandes avaient complètement disparu¹.

Nouvel, capitaine de frégate, devenu, le 19 mai 1811, capitaine de vaisseau, était chef supérieur du service naval en Illyrie, Levasseur commandait la flottille de Zadar, Lachadenède celle d'Albanie. La commission de la marine se trouvait à Trieste, Lelong y était commissaire, Arbaut sous-commissaire, à Split. Cependant le vice-amiral, comte Decrès, alors ministre de la marine, ne pouvait pas être très satisfait des forces de la marine illyrienne.

Avec raison, Marmont aimait mieux, pour la protection des côtes illyriennes, se reposer sur les gardes nationales dont il régla le service, par arrêté du 17 février 1810 pour la Dalmatie, et par arrêté du 17 mars 1810 pour l'Istrie². Le décret du 15 avril 1811, article 263, confirma ces deux arrêtés. Marmont se vante dans ses Mémoires³ d'avoir eu ainsi, à sa disposition, de Trieste à Kotor, 10.000 hommes, qui ne coûtaient presque rien à l'État, prêts à la défense des côtes. En effet, lors de la plupart des attaques anglaises, ce furent les gardes nationales qui entrèrent en action, déployant les solides qualités innées de leur race. C'est peut-être en reconnaissance de leur importance que Junot, par arrêté du 12 juin 1813⁴, décida que les troupes des gardes nationales, en service plus de 24 heures hors de leur commune, recevraient une ration de pain, et, pour plus de 3 jours, une ration de pain et la solde des troupes de ligne.

Les gardes nationales et les batteries des ports étaient donc des facteurs plus efficaces dans la guerre maritime que la marine — extrêmement faible —. Pourtant cette marine aurait pu trouver en Illyrie des ressources excellentes en matériaux et en hommes, — et il y eut, en effet, plusieurs essais pour utiliser ces ressources.

Marmont, dans un rapport à Napoléon, du 12 juillet 1810,⁵ dit qu'il avait déjà demandé à la commission de la marine, à Trieste,

¹ AHG, 10/6 (Fouché, 7 août 1813).

² AHG, 1950, E 14, 32.

³ *Mémoires*, III, pp. 368-369.

⁴ TO, 1813, 52.

⁵ AHG, 10/4.

un rapport sur l'exécution de la volonté de l'Empereur, relative à l'armement d'un des vaisseaux russes et d'une frégate ; mais il y avait alors manque de tout à Trieste. Marmont adressa également, le 18 août, à Clarke, une énumération de ce que l'Illyrie pouvait offrir à la marine ¹ : bois de construction et de mâture, goudron, main-d'œuvre, charbon de terre, cuivre, plomb, étain, fer, fer blanc, suif, bouches à feu, armes et projectiles, charpentiers et calfats.

Mais, une année plus tard nous trouvons encore à peu près la même situation. Le 15 juillet 1811, Napoléon demanda à Bertrand ² si on pouvait faire construire à Trieste un vaisseau de 80 canons et une frégate, et s'il trouverait à traiter, pour la coque de ces bâtiments, avec des négociants du pays et par douzièmes. C'eût été un vaisseau de plus, le fer et le cuivre du pays utilisés, et du travail pour le pays, où il n'y en avait guère. Et il lui écrivit encore deux fois, en août, à ce sujet ³. Bertrand répondit, le 30 septembre ⁴, que l'ingénieur constructeur, envoyé par Eugène pour examiner l'arsenal de Trieste, ne doutait point qu'il ne fût facile d'y construire des vaisseaux. Les cales de Trieste avaient plus d'espace que celles de Venise, et on pouvait aisément creuser le port pour avoir les 6 pieds (à 0 m. 325) de profondeur nécessaires. Les bois de la Croatie ne coûtaient à Rijeka que 3 francs, à Trieste 4 francs ; ancres, cordages, etc., venaient de l'Italie. L'arsenal était plus commode que celui de Venise, mais il fallait construire le quai et les cales. Au mois de juillet suivant, les vaisseaux pourraient être mis en construction ; l'ingénieur allait rédiger les bases du marché.

Napoléon écrivit de nouveau deux fois, en octobre, de faire construire à Trieste un vaisseau et deux frégates ⁵. Le 4 novembre, Bertrand répondit ⁶ qu'il avait déjà envoyé 2.000 francs à Trieste pour commencer la construction des cales, des deux frégates, et qu'il avait aussi demandé un ingénieur constructeur au ministre de la marine. Mais aucun négociant ne s'était présenté pour passer un marché ; Adamić, l'entrepreneur du sel, le seul qui pût se charger d'une telle entreprise — nous parlerons plus tard de ce personnage — était alors absent de l'Illyrie. Le 22 novembre, il y eut encore un avis aux négociants pour la construction d'un vaisseau de 74, et de 2 frégates de 44 et 18 canons ⁷.

¹ BMCH.

² *Correspondance*, XXII, n°. 17922.

³ *Ib.*, nos 18054, 18077.

⁴ AN, AFIV, 1713, 6^e d., p. 60.

⁵ *Correspondance*, XXII, nos 18172, 18209.

⁶ AN, AFIV, 1713, 6^e d.

⁷ G. Mainati, *Chroniche...*, VI, p. 75.

Enfin, le 12 décembre, Napoléon conclut ¹ qu'on déciderait, au budget de 1812, s'il convenait de construire des vaisseaux.

Il n'en fut rien, cependant, et ainsi on ne parvint jamais à faire grand'chose. Au fond, c'étaient les mauvaises finances, pour le gouvernement, comme pour les entrepreneurs, qui empêchaient un développement quelconque de la marine en Illyrie.

Il semble aussi qu'il n'était pas toujours facile de se procurer les ouvriers nécessaires ². Le 24 août 1811, Baselli demanda au maire de Ljubljana d'envoyer, pour la marine, à Trieste, 6 charpentiers, 2 menuisiers, 2 serruriers et d'autres ouvriers. A la circulaire de la municipalité, les chefs des diverses corporations répondirent qu'ils ne pouvaient pas se passer d'ouvriers. De la Mousaye renouvela la demande, le 8 octobre, disant que, si les gens ne se présentaient pas de bonne volonté, ils seraient désignés par ordre, — sur quoi le maire, Codelli, envoya, le 14, la liste des noms. Le même jeu se renouvela en février et en mars 1812.

Mais ce qu'il y avait de plus précieux pour la marine, c'étaient, en Illyrie, sans aucun doute, les habitants du littoral. marins nés excellents. Il n'est pas étonnant de les rencontrer aussi à cette époque dans les marines étrangères, italienne et anglaise, vu leurs qualités reconnues et le chômage de la navigation en Illyrie.

En novembre 1812, le chef supérieur de la marine illyrienne se plaignait de ce que l'Italie employât sur ses bâtiments de commerce des marins illyriens qui n'avaient pas obtenu de permission de leur commissaire maritime, et que l'Italie employait sous prétexte qu'ils étaient domiciliés en Italie. De cette façon, beaucoup de marins pouvaient se soustraire à l'autorité des commissaires de la marine. Il désirait que l'Italie admît les règles suivantes : 1^o si un matelot ne niait pas sa qualité de marin illyrien, ne pas le recevoir sans permis, pour voyage de commerce, et s'il n'avait pas de permis, le rendre, sur la réclamation qui en serait faite ; 2^o si le matelot se prétendait naturalisé Italien, l'admettre seulement après en avoir averti le gouvernement Illyrien ; s'il était reconnu Italien, il serait rayé de l'inscription maritime en Illyrie ; s'il était Illyrien, le renvoyer en Illyrie. A ce sujet, le ministre de la marine demanda la décision de Napoléon, qui n'a pas été conservée ³.

Pour les Illyriens en service dans la marine anglaise, un projet de décret fut rédigé le 7 juin 1812 ⁴, mais ajourné : Tout Illyrien,

¹ *Correspondance*, XXII, n^o 18322.

² AMI, 27, n^{os} 27, 4 ; 6, n^o 8.

³ AE, Autriche, 55 (Provinces Illyriennes), 308 (13 novembre 1812).

⁴ AN, AFIV, 1305, pièces 158, 159.

pris à l'avenir les armes à la main et au service d'une puissance ennemie, sera jugé et puni comme rebelle. Les soldats et les matelots illyriens, actuellement au service d'une puissance ennemie, qui rentreront dans les délais ci-après fixés, seront, s'ils le demandent, immédiatement réemployés dans nos armées de terre ou de mer. Ces délais seront de 4 mois pour les soldats et matelots actuellement en Europe, et de 6 mois pour ceux qui sont en dehors de l'Europe et en deçà du cap de Bonne-Espérance. L'effet de ces dispositions aurait dû être d'enlever aux Anglais 6.000 matelots illyriens, alors à leur service. Le 10 février 1813 encore, Vučinić faisait observer ¹ que les Anglais engageaient, par de hautes payes, les marins illyriens à prendre service chez eux, ce qui faisait perdre à la marine française d'excellents matelots. Mais il semble que, là aussi, rien de sérieux n'ait été fait pour empêcher ces abus — ou, pour mieux dire, que rien n'ait pu être fait. Il est à noter que le projet cité n'était pas très sévère : il paraissait parler plutôt d'invitation au retour que de répression.

On peut bien dire que la marine illyrienne était inactive, aussi bien au point de vue militaire, que — par sa faiblesse même — au point de vue économique, puisqu'elle n'employa pas les riches ressources en bois, métaux, etc. et ne procura pas de travail au pays, qui en aurait eu tant besoin.

b. — La navigation.

Ce n'est pas par hasard qu'en matière maritime l'Illyrie eut moins de décrets spéciaux, mais qu'en général on se contenta de compléter des décrets déjà existants. Il y eut d'abord quelques mesures générales. L'arrêté, déjà cité, du 10 mars 1810, appliqua l'article 5 du décret italien du 9 mars 1809, permettant aux navires d'introduire librement munitions, bois de teinture, sel et marchandises levantines en Illyrie ; mais là, sous certificat d'origine. Le Tarif, également déjà mentionné, des droits de navigation, d'après le décret du 27 vendémiaire an II, annexé au décret du 27 novembre 1810, était une simple extension des décisions relatives aux droits de francisation, de tonnage, d'expédition, d'acquits, de permis et de certificats, sans dérogations spéciales pour l'Illyrie. L'article 266 du décret organique du 15 avril 1811 déclara que les navires construits en Illyrie et reconnus à ce titre par l'administration de la marine et par celle des douanes,

¹ M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 674.

seraient nationalisés, même s'ils avaient navigué pendant quelque temps sous un autre pavillon. Le 27 juin, le décret ¹ déclarant applicables à l'Italie les règlements des douanes françaises relatifs aux entrepôts portait à l'article 6 que les bâtiments français et illyriens ne paieraient dans les ports italiens que la moitié des droits imposés aux bâtiments étrangers, et vice-versa. Les prescriptions de l'arrêté du 6 avril 1812 sur le service sanitaire, concernant les vaisseaux venus de ports plus ou moins suspects, ont déjà été citées.

L'Illyrie fut l'objet de quelques mesures spéciales pour la navigation licenciée et pour le cabotage. Napoléon décida, le 25 octobre 1810, d'accorder aux Provinces Illyriennes des licences simples. Montalivet adressa donc, le 26 mars 1811, 132 exemplaires au ministre secrétaire d'État, pour les soumettre à la signature et les envoyer directement au gouverneur général ². Mais il semble que ces 132 licences n'aient pas été signées et envoyées. Le décret général du 31 décembre 1810 ³ décida que les bâtiments illyriens, napolitains et ottomans expédiés dans les ports français de la Méditerranée à la faveur de licences devaient, à leur retour, prendre jusqu'à concurrence de moitié de la valeur de leur chargement des étoffes de soie des fabriques françaises. Les vaisseaux français de la Méditerranée étaient soumis à la même condition. Les bâtiments américains et ceux des villes hanséatiques devaient avoir, en soieries, un tiers de leur chargement d'exportation. La décision que les bâtiments illyriens, ottomans et napolitains devaient prendre la moitié du chargement en soies, et non en vins, était prise à cause des musulmans, auxquels le vin est interdit ⁴. Parmi les pétitions — déjà citées — du commerce de Trieste, adressées le 18 janvier 1811 à Marmont, l'une demandait d'obtenir des licences spéciales, au même titre que celles que Napoléon avait accordées à divers ports. Marmont, en envoyant la demande à Gaudin, ajoutait que ce serait une grande faveur qui permettrait à Trieste de rappeler ses matelots qui, forcés par le besoin, avaient quitté leur pays. Enfin, la circulaire du ministre des manufactures et du commerce, du 23 mars 1812 ⁵, relative à l'importation du riz par navires munis de licences, et aux formalités à remplir pour que ce riz soit tout de suite livré à la consommation, même s'il y avait irrégularité dans les expéditions, fut exécutée par Dizié.

¹ TO, 1811, 57 (AN, AF^{IV}, pl. 4425, 59).

² AN, AF^{IV}, 1713, 7^e d., p. 2.

³ TO, 1811, 11.

⁴ F. E. Melvin, *Napoleon's Navigation System*, p. 261.

⁵ AN, F¹², 2081, 18 mai 1812.

Avant de dire dans quelle mesure le commerce illyrien profitait de ces faveurs, il faut constater que, malheureusement, les documents disponibles ne semblent pas donner la somme exacte des licences illyriennes. Il n'y a que, par-ci, par-là, quelques indications qui, néanmoins, permettent d'apercevoir la ligne générale, qui allait de la sévérité, au début, à l'envoi de licences en blanc, à la fin. Napoléon n'en donna, pour l'Illyrie, au début, que pour l'exportation du mercure et pour l'importation du sel — dont nous parlerons plus tard —, et ne devint plus large que vers la fin ; les négociants illyriens en demandèrent plutôt pour les marchandises de transit que pour les objets de consommation.

Marmont sollicita une autorisation spéciale pour un bâtiment à Corfou ¹. Le gouverneur de Corfou avait eu besoin d'outils et de matériaux du génie. Marmont lui expédia ceux qui étaient disponibles en Illyrie ; mais il n'avait pu parvenir à fréter un bâtiment qu'en prenant l'engagement de solliciter l'admission, en retour, d'une cargaison d'huile et de raisins secs, sous la condition que le chargement serait fait à Corfou et accompagné d'un certificat d'origine signé par le gouverneur. Comme les bâtiments pourvus de licences étaient les seuls autorisés à faire des importations, cette cargaison ne pouvait être admise qu'en vertu d'une autorisation spéciale que Napoléon accorda, par décret du 5 avril 1811. Napoléon écrivit aussi, le 15 juillet, à Bertrand ², de visiter, à Trieste, les magasins de mercure et de lui faire connaître si, en donnant des licences, il trouverait à vendre ce produit et à l'exporter.

En décembre, la maison de commerce Paximadi, à Trieste, demanda une licence — valable pour 6 mois, payable 40 napoléons (à 20 francs) — pour pouvoir introduire à Trieste ou à Rijeka un chargement composé de médicaments, huile de poisson et cuirs en poil, pour un tiers de sa valeur, et, pour deux tiers, de fruits secs de la Morée, café arabe, moka pur sans aucun mélange de café des colonies, coton et autres denrées et marchandises du Levant et de la Barbarie, à l'exception des sucres et des indigos. Cette maison s'engageait à exporter un chargement composé de 200 quintaux (à 56 kg.) de mercure et produits mercuriels, antimoine, bismuth, litharge, manganèse, plomb, zinc, cobalt et autres minerais, fers de toutes sortes et ouvrages en fer, toiles de lin, de chanvre et de crin, noix de Galles, sumac, miel, suif, mer-

¹ AN, AF^{IV}, pl. 4218, 70.

² *Correspondance*, XXII, n° 17922.

rains, baies et feuilles de laurier, soie, avoine, orge, liqueurs et tout autre produit français ou illyrien dont la sortie n'était pas prohibée. Mais Napoléon ne signa pas le projet de licence, parce qu'on ne devait permettre que par Venise l'exportation des merrains et autres objets pouvant servir à la marine ¹.

Le 2 mars 1812, Dizié adressa au ministère des manufactures et du commerce la demande de licence de Pierre Sartorio, négociant à Trieste, pour son brigantin *le Centaure*. Celui-ci s'engageait à expédier les deux tiers du chargement en produits illyriens, français et italiens, et un tiers en marchandises étrangères prises à l'entrepôt de Trieste, et demandait la permission d'importer des raisins de Corinthe, des fruits frais et secs, des amandes, pistaches, écorces d'oranges et citrons, éponges, anchois, noix de Galles, de la morue, et de pouvoir, au retour, livrer ces marchandises à la consommation, ou les mettre en entrepôt avec faculté de transit, parce que l'Illyrie, presque sans fabriques, ne pourrait les consommer. La demande fut inscrite, mais le ministre avertit Dizié, le 27 mars, qu'il fallait faire envoyer les demandes de licence par l'intendant général. Le 3 mars, Chabrol accusa réception de la licence destinée à Antono Palo, négociant de Trieste, mais demanda d'envoyer les licences — dont l'objet était parfois urgent — par estafette, le courrier ordinaire subissant souvent d'assez longs retards dans ces provinces ; Collin de Sussy accorda la permission le 24 mai ². Il soumit à Napoléon, probablement encore en 1812, les licences destinées à Hambourg, et en même temps 5 licences réservées pour l'Illyrie ³. Le mercure appartenant au domaine et alors disponible était de 840.000 livres (à 0 kg. 56), ce qui faisait pour chacune des 5 licences, un chargement de 170.000 livres (à 0 kg. 56) environ. Chaque navire aurait la faculté d'entrer indistinctement dans les ports de Trieste ou de Rijeka. L'armateur pourrait importer la valeur des mercures exportés, en sucres bruts, cafés, cacao, cuivre, poivre, thé, indigo, bois de teinture et médicaments. Les produits du pays autres que le mercure, chargés à bord des bâtiments, ne donneraient droit à aucune importation.

Le 4 janvier 1813, une licence fut accordée à Gaetano Anastasio, négociant à Trieste, pour le navire *la Bontà*. Le 29 du même mois, Chabrol reçut 25 licences en blanc. Il en donna communication au directeur des douanes et au consul français, à Trieste, pour en prévenir les commerçants, et les invita à agréer les demandes qui

¹ AN, F¹², 2081, 27 décembre 1811.

² AN, F¹², 2081.

³ AN, AF^{IV}, 1062, 3^e d. (sans date).

pourraient être faites. Quatre licences furent accordées, le 14 mai, aux négociants de Trieste : J. Labrosse, Fr. Puglio, J. de Crampagna et Charles Reidsen. Le 15 juillet, furent données 3 licences, à Polycarpe Berquier, à Marc Dabović et aux frères Dabović, tous négociants à Trieste. Le prix de chacune de ces licences était de 40 napoléons (à 20 francs)¹. Ce furent probablement les dernières accordées à l'Illyrie. Parmi les 1.744 licences accordées en 1813, il y en avait 890 classées comme licences diverses, et parmi celles-ci Melvin en compte 10 pour l'Illyrie², ce qui n'est pas précisément un chiffre imposant.

La navigation avec licences, en Illyrie, était donc assez insignifiante. Plus important, au moins en nombre, était le cabotage, qui reçut plusieurs facilités.

Le décret général du 25 juillet 1810 avait défendu l'entrée d'un navire de France, sans licence, dans un port étranger ; mais le décret du 2 janvier 1811 permettait l'exportation des grains d'Illyrie en Italie et le transit de ceux de Hongrie ; en conséquence, le décret du 10 avril autorisa le cabotage entre l'Illyrie et l'Italie, contre acquit-à-caution. C'était Marmont qui avait obtenu à Paris, dans les négociations relatives à la nouvelle organisation de l'Illyrie, cette participation, interdite jusqu'alors³. L'article 175 du décret organique du 15 avril précise que les barques et bâtiments, allant d'Illyrie en Italie, et réciproquement, seront reçus comme s'ils appartenaient à des nationaux et n'acquitteront que le droit de navigation établi en Italie. Parmi les desiderata du commerce illyrien, nous avons déjà remarqué la demande de favoriser le petit cabotage par la permission de la décharge partielle ou totale des acquits-à-caution dans tous les ports où il y avait une douane ; nous avons vu que la permission de décharge partielle fut donnée en août 1811. Les petits caboteurs, qui portaient fruits et légumes de Venise à Trieste, avaient obtenu une diminution des droits. Le 9 janvier 1812, Bertrand demanda la même faveur pour les caboteurs napolitains au-dessous de 10 tonneaux, portant de Barlette, en 24 heures, les légumes à Dubrovnik, avec un chargement d'environ 150 fr. L'approvisionnement de Dubrovnik par l'Illyrie aurait été trop cher à cause de la grande distance, et se faisait mieux ainsi ; mais ici le droit de navigation et de tonnage s'élevait à environ 50 francs, ce qui excédait les bénéfices de ce cabotage et le rendait

¹ AN, F¹³, 2081, 1^{er} février, 7 février, 14 juin, 18 août 1813.

² F. E. Melvin, *Napoleon's Navigation System*, p. 343.

³ AN, AF^{IV}, pl. 4312, 13. A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 328.

MOUVEMENT DES BATIMENTS DANS LES PORTS D'ILLYRIE.

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	
Trieste 1810.....											1-15		En résumé p. 1811 : entrés 4.125 b. (836 ill., 281 it., 1 fr., 7 nap) ; sor- tis 1.191 b. (909 ill., 274 it., 1 fr., 5 nap, 2 tunis.).
Entrés.....											40	86	
Sortis.....									1-15		48		
Trieste 1811.....													
Entrés.....	90	120	116	74	90	102	121	110	81	106	74	140	
Sortis.....					15-31	16-30				52	48	59	En résumé p. 1812 (1er trim.) : impor- tation : 390 b., valeur approxima- tive 1.519,170 fr. ; exportation : 461b. valeur approxima- tive 1.868, 117 fr.
Trieste 1812.....													
Entrés.....	176	97	117	249	103	124	66	264	174	199		94	
Sortis.....	63	44	23	119	133	126	184	337	190	230		115	
Trieste 1813.....	1-15	16-28		1-15		16-30							
Entrés.....	62	96		100	355	116	292						
Sortis.....	74	112		90	364	127	308						
Rijeka 1810.....											1-15	16-31	
Entrés.....											81	74	
Sortis.....											47	47	

impossible ¹. Le résultat de cette demande, cependant, n'est pas conservé.

Une statistique de la navigation illyrienne serait très précieuse ; mais les données conservées sont incomplètes. Dans les premiers mois de 1810, on pouvait encore enregistrer, avec joie, l'arrivée de quelques bâtiments étrangers ; mais bientôt ceux-ci, effrayés, évitèrent ces eaux où les attendait la confiscation — nous en rencontrerons plusieurs parmi les prises —, et on dut alors se contenter d'enregistrer les caboteurs illyriens et italiens.

Les données, pour les premiers mois de 1810, sont particulièrement rares : du 12 au 21 mars 1810, arrivent, à Trieste 67 bâtiments du littoral dalmate et italien ; le 21 avril, 2 brigantins turcs et 1 polacre de Patras ; 4 étaient déjà repartis pour la même destination, et on attendait encore 14 brigantins de Patras ; 2 navires turcs entrent le 1^{er} mai, le 13 une brazzera illyrienne de Vis, retenue 2 mois par les Anglais ; en mai, on constate que les Anglais ont quitté ces eaux et s'en sont allés vers la Dalmatie et, par conséquent, que beaucoup de bâtiments istriens et italiens arrivent journellement ². Le 29 septembre, 3 bâtiments tunisiens arrivent à Trieste, de Malte, chargés d'huile, de laine, de savon, d'éponges et de goudron, avec un passe-port délivré par Billon, vice-consul de France en Tunisie ³. Il y a une statistique plus régulière — quoique encore incomplète — du mouvement des deux ports les plus importants, Trieste et Rijeka d'abord, puis aussi d'autres ports du littoral illyrien, pour quelques mois de 1810 et 1811 ; on en a tiré le tableau précédent ⁴ (voir ci-dessus, pp. 200-203).

Ces chiffres étant extrêmement incomplets, une comparaison avec ceux d'avant 1809 n'est guère possible que pour Trieste. Pour ce port, nous avons, en 1811, 2.316, en 1812 environ 3.327 bâtiments entrés et sortis. En 1803, Pellenc donne, pour Trieste, 6.000 navires, pour Rijeka 2.000, pour tout le littoral 14.000 ⁵. La différence, pour Trieste, est considérable ; on peut en conclure qu'il en était de même pour les autres ports. Néanmoins, les chiffres obtenus ne sont pas sans importance ; mais, quand on considère encore les tonnages et les distances, le nombre des bâ-

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 7^e d., p. 4.

² LZ, 1810, 15, 20, 21, 22, 25.

³ BMCH (2 octobre 1810).

⁴ AHG, *États des bâtiments entrés dans les ports illyriens ou sortis, 1810-1811* (p. 81 de l'inventaire sommaire). TO, 1811 : 2, 3, 7, 11, 15, 18, 23, 28, 32, 36, 40, 47, 51, 54, 58, 65, 68, 72, 77, 94, 95, 100, 104 ; 1812 : 5, 6, 12, 16, 20, 26, 30, 36, 40, 43, 50, 54, 64, 66, 73, 74, 77, 81, 88, 91, 104 ; 1813 : 4, 8, 9, 14, 17, 18, 20, 32, 41, 45, 54, 58, 62.

⁵ AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 25.

timents ne signifiant pas tout, ces chiffres perdent alors beaucoup de leur importance.

D'abord, les bâtiments n'étaient, pour la plupart, que de petits bateaux de cabotage ; les vaisseaux de dimensions plus grandes étaient très rares. On trouvait : bricks, polacres, tartanes, paranze, braggiozzi, pielegghi, brazzeri, gaete, tartanons, trabacoli, battelli, barques. Puis, quant à la nationalité, ils étaient — en gros —, pour les deux tiers, illyriens, pour un tiers, italiens, et quelques-uns napolitains, tandis que les bateaux ottomans, grecs, tunisiens et français n'apparaissent que sporadiquement. Comme lieux de provenance et de destination, on trouve, en Illyrie : Gradež, Tržič, Devin, Zdobna, Milje, Koper, Isola, Piran, Umag, Novigrad, Poreč, Osor, Rovinj, Fazana, Pula, Premantura, Brseč, Plomin, Moščenica, Lovran, Volosko, en Istrie ; Bakar, Kraljevica, Cirkvenica, Selce, Senj, en Croatie ; Zadar, Šibenik, Trogir, Split, Omiš, Makarska, en Dalmatie ; Dubrovnik, Kotor, Budva, de Dubrovnik ; Krk, Malinska, Dubašnica, Cres, Rab, Lošinj Veli, Lošinj Mali, Pag, Brač, des îles ; pour l'Italie : Latisana, Caorle, Venise, Chioggia, Cesenatico, Ravenna, Rimini, Pesaro, Fano, Ancona, Pescara. Vasto, Termoli, Rodi, Barletta, Molfetta, Bari, Mola, Monopoli, tous de la rive adriatique. En dehors de l'Illyrie et de l'Italie : Corfou, alors français, Bar, Skadar, Naples et Tripoli. Comme objets principaux d'importation sont énumérés : alun, allumettes, blés, citrons, chanvres, cordages, crème de tartre, eau-de-vie, éponges, farines, fromages, goudron, haricots, huile, liège, miel, noix de Galle, oranges, papier, poissons salés, pommes, raisins secs, riz, sel, soies, suif, tabac, toile, viandes sèches, verreries, vins ordinaires et de luxe, vinaigre ; pour l'exportation : acier, alun, antimoine, arsenic, biscuit, blés, bois de charpente, cire, clous, colophane, colle forte, cuirs, cuivre, draps de laine, fer blanc, brut et ouvré, figues, huiles, laine, litharge, livres, mercure, miel, nard celtique, pâtes, peaux, planches, plomb, potasse, précipité, prunes, quincaillerie, riz, rosolio, savon, soufre, sublimé, tabac, verreries, vins de luxe, vitriol.

De tout ceci, il ressort évidemment que presque toute la navigation de l'Illyrie ne fut que cabotage ; y participaient l'Istrie et la Dalmatie d'un côté, et l'Italie de l'autre, pour moitié.

Et même cet humble cabotage ne put se développer tranquillement. Le danger venait, d'un côté, des corsaires des États de Barbarie, de Tripoli, de Tunisie, d'Algérie, qui naviguaient habituellement sous pavillon espagnol ¹, de l'autre côté, des Anglais.

¹ S. Škerbinec, *Promet, trgovina in obrt v Iliriji* (Com. et ind. en Illyrie), p. 466.

L'escadre anglaise, dans l'Adriatique, n'était pas tellement supérieure à la division illyrienne par le nombre des bâtiments, mais par leurs dimensions : elle comptait 22 vaisseaux, dont 7 frégates et plusieurs corvettes et bricks, là où nous avions des caïques, des chaloupes et des canonnières. Le commandant de l'escadre anglaise était le contre-amiral Freemantle. Contre elle, ni la division illyrienne, ni la division franco-italienne, sous les ordres du capitaine Dubourdier qui, au début, coopérait avec la division illyrienne et était mieux équipée qu'elle, ne pouvaient faire grand'chose. Et la pétition, déjà mentionnée, des négociants de Rijeka, pour qu'on protégât la navigation et sauvât les bâtiments de commerce retenus à Malte et en Sicile, devait bien embarrasser le gouvernement illyrien.

Les Anglais étaient, pour ainsi dire, partout ; il est intéressant de voir comme ils avançaient et comme le cercle autour des Provinces Illyriennes se resserrait toujours de plus en plus : leur objectif était, dès le commencement, l'île de Vis ; aux batailles navales de Vis, le 12 mars et le 29 novembre 1811, ils restèrent vainqueurs ; de Vis, ils progressèrent, et, en 1812, ils occupaient aussi les autres îles, Korčula, l'archipel de Dubrovnik, Hvar¹. Voilà les grandes lignes de cette lutte. Voyons-en les détails. Ceux qui étaient favorables se trouvent au *Télégraphe Officiel*, les autres, dans les rapports des commissaires généraux de police et dans d'autres documents, non destinés à la publication.

3 bateaux de la flotte italienne escortaient, de Zadar, le 14 juin 1810, un convoi de 8 bateaux marchands pour Rijeka. Ils furent attaqués par 2 frégates et 1 brick anglais, qui s'emparèrent des 3 bateaux et les incendièrent. Les équipages et quelques bâtiments de commerce purent échapper². Une heureuse expédition française brûla à Vis, le 22 octobre, 44 navires, prit ou détruisit 12 corsaires anglais, et délivra 14 navires français³. Mais, après son départ, les Anglais continuèrent tranquillement à se servir de cette base importante. Une frégate anglaise de 40 canons tenta, avec 4 chaloupes, de débarquer à Lastovo, le 30 novembre ; cependant, en décembre, les habitants de Lastovo reprirent un bâtiment de Dubrovnik, chargé de grains, chanvre et biscuit, dont un corsaire sicilien s'était emparé⁴.

Le 4 janvier 1811, 2 corsaires se présentaient devant Biograd pour s'emparer de quelques barques, dans le port ; le même jour,

¹ P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 405-426.

² AHG, 10/4, 27 juin 1810.

³ LZ, 1810, 69.

⁴ TO, 1810, 18 ; 1811, 2.

un corsaire entra dans le port de Korčula, ainsi qu'un brick et un chebec anglais, le 5 et le 6, dans le port de Velaluka près de Blato ; mais tous furent repoussés par la garde nationale. Le 16 mars, une goëlette de la marine italienne s'empara d'une chaloupe appartenant à un corsaire anglais, près de Mljet. Deux frégates anglaises attaquèrent, le 4 mai, Poreč ; la garde nationale les repoussa. Des bâtiments français et anglais se rencontrèrent, le 10 mai, dans le canal de Zadar. Plusieurs bâtiments ennemis attaquèrent, en juillet, des bateaux retournant de Cres à Rijeka, mais Dragocović, sous-lieutenant à Cres, les défendit avec succès. Le 3 septembre, 2 frégates anglaises attaquaient de nouveau Poreč ¹. Un convoi de 7 bateaux italiens fut pris, pendant la première moitié de septembre, devant Mljet par des chebecs anglais, et 3 barques, près de Šibenik ². Un combat entre la canonnière n° 5 et un chebec anglais, le 15 septembre, se termina par la fuite du chebec. Deux frégates françaises s'emparèrent, le 23 septembre, sous Pula, d'un corsaire ennemi et d'un trabacolo. Le 31 octobre, le *Télégraphe Officiel* écrivait avec enthousiasme que les Anglais s'étaient éloignés tout à fait de l'intérieur du golfe adriatique, et que le commerce maritime se ranimait à Trieste ³. Cependant, en novembre, 3 barques de Krk furent capturées par une barcasse ennemie, et, en décembre, 6 navires de Pag, chargés de sel pour Senj, Bakar et Bag, échappèrent à 2 corsaires, à l'exception de l'un d'eux, chargé de 2.000 minots (à environ 52 l.) ⁴, qui fut pris.

Au printemps de 1812, la série reprit. Le 20 mars, 4 bateaux ennemis se montrèrent à Piran, débarquèrent le 22, mais durent se retirer. La même nuit, une brazzer entra à Sv. Lucija, s'empara d'un trabacolo, mais fut repoussée. Les corsaires et les pirates débarquaient souvent sous pavillon français ; c'est ainsi que, le 16 avril, 8 bâtiments entrèrent dans le port de Mljet et pillèrent le village ; 6 chebecs, avec des troupes anglaises se présentèrent devant Kukljica, mais le capitaine Levasseur, commandant la flotille de Zadar, arriva à la rescousse. Le gouvernement conseilla, en mai, aux habitants des îles, de ne laisser débarquer qu'avec de grandes précautions les bâtiments suspects. Un convoi de Kotor fut attaqué, le 22 mai, par 7 barcasses ennemies ; le pielego du patron Radimiri fut pris ⁵.

En juillet, les Anglais nettoiyèrent la mer de tous les petits

¹ TO, 1811, 6, 16, 37, 50, 52, 61, 71.

² AN, AF^{vi}, 1713, 6^e d., p. 52.

³ TO, 1811, 75, 78, 97.

⁴ AN, F⁷, 6553.

⁵ TO, 1812, 29, 40, 48.

corsaires qui infestaient l'Adriatique et les envoyèrent à Malte. Le but de cette mesure était de se concilier l'amitié des capitaines de navires, habitant en grande partie les îles, pour s'emparer des îles. Toussaint, commissaire général de police de Ljubljana, en relatant la chose, ajoutait qu'il était étonnant qu'on n'eût pas établi une ligne de signaux d'alarme de Budva à Trieste, qui aurait coûté annuellement 20 à 30.000 francs, mais aurait sauvé des centaines de barques ¹. A Brač, les Anglais enlevaient, en août, 200 sacs de riz appartenant à des négociants israélites de Trieste et à un particulier, ils prenaient 60.000 francs en or, son vin et ses bestiaux. Ils débarquaient aussi à Omiš des troupes estimées à 1.000 hommes — 400 Anglais, 200 Albanais, 200 Siciliens, et 200 « aventuriers de toute nation ». Ensuite, ils se rembarquèrent pour Vis et un convoi, sous le fort Saint-Nicolas, en profita pour filer à Šibenik ². Le 31 août, les gardes nationales de Tiježno, Zlosela, Betina et Murter, défendirent 7 barcasses marchandes contre 2 canonnières, 4 barcasses et 1 chaloupe. Un convoi de 15 bateaux, battant pavillon français, entra, le 1^{er} octobre, dans le canal de Makarska, en pénétrant par le détroit de Sućurac. Huit grands trabacoli côtoyaient la péninsule de Pelješac, se dirigeant avec leur chargement vers Klek ; 7 bateaux armés les escortaient, qui s'approchèrent du continent, avec le pavillon parlementaire. Le syndic et le capitaine de la garde nationale Ivičijević firent sonner le tocsin et repoussèrent les ennemis ³.

L'année 1813, les attaques augmentent encore. En avril, un brick anglais bloquait à Rogoznica un convoi de 70 voiles, qui parvint à Šibenik, après un combat entre le brick et la flotille d'Albanie ⁴. Le 13 juin, 2 barcasses ennemies débarquaient en un point écarté de la côte de Drvénik — près de Makarska — ; déjà elles avaient enlevé quelques bestiaux, quand elles furent chassées par les gardes nationales ⁵. Les Anglais débarquèrent, les 19 et 20 juin, à Fazana, et enlevèrent, à Vodnjan, le percepteur et sa caisse, le receveur des domaines et ses fonds, et détruisirent leurs registres. Par bonheur, le receveur n'avait en caisse que les contributions de quelques jours. Ils débarquèrent aussi à Rijeka, mais on put mettre les caisses en sûreté ⁶. Le corsaire français d'Ancone, *la Réveillée*, attaqua, le 30 juin, près de Dubrovnik, une fe-

¹ AHG, 10/5, 28 juillet 1812.

² AE, Autriche 55 (Provinces Illyriennes), 239, 243.

³ TO, 1812, 80, 84.

⁴ AHG, 10/6, 22 et 27 avril 1813.

⁵ TO, 1813, 62.

⁶ AN, AF^{iv}, 1089 B, 2^e d., p. 160.

louque et une grande barcasse anglaises, mais l'apparition d'une frégate et de 2 bricks anglais la força à rentrer dans le port ¹.

L'insécurité de la mer n'était pas funeste seulement à l'Illyrie. Le 11 mars 1812, Mollien avait écrit à Napoléon que, depuis 3 ans, les transports de fonds d'Otrante à Corfou arrivaient sans perte. Le 13 février, 3 courriers furent expédiés de Corfou avec 770.469 francs, et il courait des bruits vagues que l'un avait été pris ². Ce peu de sûreté de la mer avait aussi des conséquences devant les tribunaux. Joseph Ravena, propriétaire à Grottamare, en Italie, fut condamné, le 15 avril 1813, par le tribunal de commerce de Trieste, à payer 600 pièces de cottonnades d'Espagne, avancées par Jean Joseph et Pierre Ant. Benedetti frères, négociants à Trieste, pour les 3 parances *la Madonna addolorata*, *l'Anima del purgatorio* et *San Basso*, prises par les corsaires anglais, le 17 septembre 1812, dans les eaux de Gorica. Ravena en appela, mais la cour confirma le jugement, le 15 mai ³.

Enfin, vu le grand nombre des bâtiments ennemis, l'arrêté de Junot, du 10 juin 1813, interdit, à partir du 20 juin, la navigation en convois ⁴. Les commandants des bâtiments de guerre, les autres agents de la marine ou les autorités locales devaient veiller à l'exécution de la défense. Une exception ne fut accordée qu'aux bateaux chargés de vivres ou de munitions, destinés à l'approvisionnement des places, et ceux-ci, également, ne devaient naviguer réunis qu'en petit nombre, et être de petites dimensions pour échapper plus facilement à l'ennemi. Les bateaux du pays, qui transportaient pour leur compte des grains, d'un port à l'autre ou du continent aux îles, et qui devaient, jusqu'ici, être escortés, navigueraient isolément, ou réunis seulement 3 à 3, et auraient besoin d'une permission spéciale des autorités maritimes ou autres. Ces permissions seraient délivrées seulement sur la certitude que le passage était libre, et, pour empêcher les longs trajets, porteraient le nom du port le plus voisin, où les patrons recevraient une nouvelle permission, et ainsi de suite jusqu'à destination. En cas de prise par l'ennemi, les patrons ne pourraient réclamer le cautionnement qu'ils devaient verser à l'administration des douanes que s'ils y joignaient le permis de sortie.

C'était à peu près la fin de toute navigation. Sans doute, dans les « combats » navals cités, il s'agit d'unités minimales aujourd'hui et de forces relativement faibles de côté et d'autre, même pour cette

¹ TO, 1813, 64.

² AN, AF^{iv}, 1083 B, 6^e d., p. 40.

³ AGG, G 782, n^o 117.

⁴ TO, 1813, 51.

époque. Mais il en était là comme des coups d'épingle ou des piqûres de moustique, qui rendent nerveux. L'atmosphère universelle et presque continuelle d'insécurité et de nervosité devait nécessairement empêcher toute entreprise sérieuse par mer. C'est ce que montre bien cette énumération qui, autrement, pourrait paraître fastidieuse et ridicule. Il n'est donc pas surprenant que les jugements sur la navigation illyrienne soient très pessimistes, par exemple celui de T. Erber : ¹ « La navigation avait cessé tout à fait, les meilleurs bâtiments étant devenus la proie des corsaires ennemis, qui capturaient même les barques des misérables pêcheurs. »

c. — La contrebande.

Au temps du blocus continental, la contrebande était bien organisée dans toute l'Europe, et le gouvernement français lui-même dut, pour ainsi dire, devenir contrebandier — en octroyant des licences ². Dans la Méditerranée, les îles de Malte et de Sicile étaient les bases principales. La direction principale allait de La Valette par Corfou, et, par véritables caravanes armées, via Bosnie, en Hongrie, Pest pourvoyant Vienne de produits transatlantiques ³.

L'Illyrie se trouvait sur cette route. De Vis, occupée par les Anglais, les marchandises anglaises entraient en Italie et en Dalmatie, d'où elles allaient en Turquie et en Autriche. C'était un trafic très intense, et les autorités françaises — de Dalmatie — n'avaient pas la force de l'empêcher ⁴. Les bases principales, cependant, étaient alors Trieste et Rijeka. Ces deux ports étaient encombrés de marchandises anglaises et, si, quelquefois, on repoussait les navires qui les apportaient, ce n'était que par feinte. Les navires s'éloignaient un peu du port, et des chaloupes allaient y prendre la cargaison, et l'introduisaient ensuite dans les deux ports, d'où l'on trouvait aisément les moyens de les expédier dans toutes les contrées de l'Europe ⁵. C'était de pratique courante sous le régime de l'Autriche qui, quoiqu'elle eût adhéré au système continental, ne s'y conformait pas rigoureusement.

C'est que la contrebande était traditionnelle en Illyrie, dès avant 1809. En droit, la situation du littoral illyrien ne changea pas en 1809 ; mais elle changea de fait, quant à la sévérité de l'exécution, et

¹ T. Erber, *Storia della Dalmazia...*, IV, p. 3.

² A. Beer, *Geschichte des Welthandels im XIX. Jahrhundert*, II, pp. 17-19.

³ W. Kiesselbach, *Die Continentalsperre...*, pp. 121-122.

⁴ G. Cattalinich, *Memorie degli avvenimenti...*, pp. 138-139.

⁵ AN, F⁷, Notice du 6 décembre 1808 sur la fraude et les fraudeurs.

d'ailleurs pour une partie des provinces seulement. A Trieste et à Rijeka, la surveillance était assez étroite, la partie septentrionale étant plus facile à surveiller ; elle l'était beaucoup moins dans la partie méridionale, difficile ou impossible à surveiller. C'est pourquoi la contrebande se développa vers le Sud, dans les provinces de Dalmatie et de Dubrovnik qu'elle préféra à celle d'Istrie. Mais ce fut à peu près l'unique résultat. Sous la protection des Anglais, toujours solidement établis à Vis, la contrebande se développait fortement, favorisée par la topographie du pays, par le nombre insuffisant des douaniers, et la force précaire de la marine, par la complicité des douaniers, enfin par la difficulté de prouver le délit.

Cependant, l'intention formelle de fermer les côtes de l'Adriatique au commerce anglais avait été un des motifs essentiels de la création de l'Illirie ; la poursuite et, si possible, la suppression de la contrebande étaient un devoir capital du gouvernement illyrien. C'était, au fond, l'extension des lois générales du système continental, avec quelques applications spéciales. Nous allons étudier d'abord ces mesures, puis leurs résultats — positifs et négatifs.

L'arrêté, déjà plusieurs fois cité, du 10 mars 1810, décida que le code pénal français entrerait en vigueur contre la contrebande, c'est-à-dire les articles 4 et 5 de la loi du 13 floréal an XI, et l'article 14 du titre 13 de la loi du 22 août 1791, confirmé par l'article 2 du titre 4 de celle du 4 germinal an II, et l'article 11 de la loi du 12 pluviôse an III. Le décret général du 23 mars ¹, ordonnant la saisie et vente des bâtiments sous pavillon des États-Unis, entrés à partir du 20 mai 1809, fut également exécuté en Illyrie.

Cependant, vu la multitude des articles de l'arrêté du 10 mars, il n'est pas surprenant qu'il n'y eût pas encore entente parfaite ². Plusieurs individus avaient été arrêtés en Dalmatie pour introduction de marchandises prohibées. Sur la barque à confisquer et les marchandises à brûler, il n'y avait pas d'incertitude ; mais le 21 janvier 1811, Belleville demanda à Marmont son avis, pour savoir devant quel tribunal les détenus devaient être traduits : commission militaire, tribunal ordinaire ou tribunal spécial en France. Marmont renvoya la demande au commissaire général de justice, Coffinhal, qui répondit, le 11 février, que les contrebandiers étaient justiciables des tribunaux du pays, jusqu'alors indépendants des tribunaux français. Le doute de l'intendant

¹ *Bulletin*, IV, 286-5402.

² AFL.

général venait de la loi du 18 octobre 1810, créant des tribunaux de douanes, que l'Illyrie n'avait pas encore, la loi n'y étant pas encore publiée. Il y avait simple entreprise de passage en fraude de marchandises prohibées : la loi autrichienne était encore en vigueur, et le tribunal ordinaire de Split était compétent pour le délit. Les marchandises étaient à brûler après une estimation destinée à fixer la somme à distribuer aux employés des douanes. Marmont approuva ce rapport ; et les mesures postérieures devaient éliminer toute incertitude.

Le décret organique du 15 avril, établissait (article 218) des cours prévôtales dans chaque chef-lieu de province, compétentes, (article 223), entre autres délits, pour les actes de contrebande à main armée ou avec attroupement, sans armes, et l'article 267 décida que tout ce qui était relatif aux prises serait réglé d'après les lois de l'Empire. Pour ce dernier point, le décret du 30 juillet ¹ conféra au petit conseil (institué par l'article 59 du décret du 15 avril) le pouvoir de statuer administrativement et sommairement sur l'admission ou la confiscation des navires sous pavillon grec ou ottoman arrivant dans les ports illyriens. Le directeur des douanes de Trieste devait envoyer son rapport au petit conseil, qui devait prononcer immédiatement l'admission libre desdits navires, lorsque l'examen des papiers du bord et l'interrogatoire des équipages ne laisserait soupçonner aucune communication volontaire avec l'ennemi et que les chargements ne consisteraient qu'en produits du Levant. Le directeur de Trieste devait informer exactement le directeur général des admissions autorisées par le petit conseil. Dans le cas de confiscation, les parties intéressées pouvaient appeler de la décision du petit conseil, et la décision définitive sur les prises appartiendrait au conseil ou à l'Empereur lui-même.

Mais l'arrêté principal est celui du 23 septembre ². Il confirmait d'abord les décisions précitées, puis donnait les précisions suivantes. Les marchandises de contrebande sont celles dont l'exportation ou l'importation est prohibée, ou celles qui, étant assujetties aux droits et ne pouvant circuler sans quittance, acquit-à-caution ou passavant, sont transportées et saisies sans ces papiers. La contrebande est dite avec attroupement et port d'armes, si elle est faite par 3 personnes ou plus, porteuses d'armes apparentes ou cachées comme fusils, pistolets, sabres, épées, poignards, massues, tout instrument tranchant, perçant ou contondant, à l'exception

¹ AN, AF^v, pl. 4492, 1.

² TO, 1811, 80.

des cannes ordinaires sans dard ni ferrement et des couteaux d'usage ordinaire. Enfin, l'arrêté fixait les diverses catégories de peines. Pour la contrebande à main armée, les contrebandiers et leurs complices, les assureurs des marchandises, et ceux qui favorisaient ou protégeaient les coupables dans les faits qui avaient préparé ou suivi la contrebande, étaient passibles de la peine de mort. Mais si ces dernières personnes n'avaient pas eu recours à l'attroupement et aux armes, elles n'étaient condamnées qu'à la peine des fers, de 10 à 15 ans. La même peine atteignait les contrebandiers qui n'avaient pas fait usage de leurs armes. Les entrepreneurs, assureurs, intéressés et leurs complices dans les entreprises de contrebande, les chefs de bande, conducteurs ou directeurs de bandes de fraudeurs subissaient une peine de 10 ans de travaux forcés et la marque des lettres VD, et devaient réparer les dommages envers l'État calculés d'après les bénéfices retirés (tout ceci d'après le décret du 18 octobre 1810). Les simples porteurs risquaient seulement des peines correctionnelles, s'il y avait des circonstances atténuantes. Mais ils devaient rester sous la surveillance de la haute police pendant 5 à 10 ans. Les cautionnements qu'ils devaient fournir, pour être mis en liberté, étaient fixés sur la demande du directeur des douanes. Les entrepreneurs de fraude en marchandises tarifées, les conducteurs, directeurs, assureurs, intéressés et leurs complices étaient punis de 4 ans de travaux forcés et de dommages-intérêts. Nous avons traité plus haut ce qui concernait les simples porteurs. Les simples fraudeurs, sans complices ni relations propres à constituer une entreprise ou assurance, étaient punis des peines de police correctionnelle et mis sous la surveillance de la haute police pour 3 à 6 ans. Une amende de 500 francs était infligée pour injures, sévices, troubles dans le service des préposés des douanes. Les autorités militaires et civiles devaient prêter main-forte. Pour les crimes antérieurs à cette publication, les peines en vigueur demeuraient celles qui étaient prévues par les lois précédentes.

Un décret du 22 février 1812 ¹ ordonna encore qu'une fois les prises conduites dans les ports illyriens, l'instruction, le jugement, la répartition dépendraient des administrateurs de la marine, comme en France, d'après l'arrêté de l'an VI.

L'exécution de toutes ces mesures revenait, sur mer, à la marine; sur terre, à la douane. Voyons donc leurs succès respectifs.

La marine illyrienne, en dépit de sa faiblesse numérique, parvint, tout de même, à faire quelques prises, prouvées par les ventes

¹ AN, AF^{iv}, pl. 5029, 28.

publiques des bâtiments et de leurs cargaisons. Dans ces prises figure aussi la presque totalité des bâtiments étrangers entrés dans les ports illyriens.

Napoléon avait écrit, le 24 février 1810, à Marmont de faire confisquer tout bâtiment américain arrivant dans les ports illyriens. Marmont répondit, le 4 mars, qu'il n'en était entré qu'un seul, déjà mis sous séquestre depuis quelques jours, et dont les marchandises seraient confisquées. C'était le navire américain l'*Élisabeth* ; sur son chargement, furent vendus, le 3 avril, à Trieste, 426 balles de gomme arabique, et 26 sacs de café ¹. En faveur de quelques bâtiments ottomans, mis sous séquestre à Trieste, le consul général turc sollicita un permis de navigation, après avoir fourni caution, pour le Levant et les ports déclarés libres, avec des marchandises tirées des Provinces Illyriennes et dont l'exportation était permise. Dauchy, dans une lettre à Laugier, du 3 juillet, accorda ce permis, contre caution de la valeur réelle des bateaux ; et Marmont y consentit. Cependant, Napoléon lui fit écrire, le 2 septembre, que tous les bâtiments chargés de marchandises coloniales étaient de bonne prise, qu'ils fussent ottomans, américains ou autres. On en tolérait pourtant à Trieste. Les certificats d'origine ne servaient à rien, étant tous faux. Il désira des rapports sur les entrées et les sorties, afin de pouvoir contrôler les douanes. Aussi reprocha-t-il vivement à Marmont, le 9 septembre, d'avoir laissé partir les bateaux ottomans mentionnés auparavant. Il avait ordonné le séquestre et se réservait de décider lesquels étaient à libérer et lesquels à confisquer. Le 6 octobre, il lui recommanda encore d'obéir, à l'avenir ; les papiers de ces bateaux n'étaient pas encore arrivés. Marmont s'excusa, le 15, d'avoir consenti à la sortie, et envoya les états de chargement ².

Les prises faites au cours de l'expédition de la division franco-italienne du 22 octobre, à Vis, conduites en partie à Split, et consistant en huiles, fers, aciers et autres marchandises, furent vendues aux enchères, le 10 janvier 1811, par l'administration de la marine. Les paiements pouvaient être faits en bon argent ou en bonnes lettres de change sur des négociants solides et connus à Venise et à Ancône ³. Le 10 avril, furent confisquées : la polacre tripolitaine le *Malbroucca*, la polacre ottomane la *Madonna di Cimmi*, et les polacres la *Virgo de Turliani* et le *S. Spiridion*. Ces navires et leurs cargaisons furent vendus aux enchères publiques, à la douane

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 5^e d. LZ, 1810, 15.

² *Correspondance*, XXI, 16857, 16883, 17004 ; AN, AF^{IV}, 1713, 5^e d., pièces 84, 85.

³ TO, 1810, 25.

principale de Trieste, le 27 mai et le 10 juin : soit 269.243 livres (à 0 kg. 56) et 109 barils de raisins secs et 362 balles de coton cru. Les acheteurs devaient payer, à la livraison, le prix d'achat, les droits de consommation et les frais de la vente ¹.

Le corsaire anglais *il Merluzzo*, capturé le 23 septembre par les frégates françaises *la Flora* et *la Danaë* et la corvette italienne *la Carolina*, et jugé de bonne prise le 14 novembre, fut mis en vente, le 2 mars 1812, par l'administration de la marine à Trieste ². En février, la goëlette *l'Aurore* fit 2 reprises et une prise ³. Le 15 mai, on vendit le brick anglais *la Sophie*, capturé le 21 octobre 1810 par la division franco-italienne, jugé de bonne prise le 10 juillet 1811. La vente du *Merluzzo* fut aussi remise au 15 mai ⁴. Dans le bureau de l'administration de la marine, à Split, furent vendus, le 14 décembre, plusieurs objets provenant de prises : une corvette tripolitaine sans nom, et le brick ottoman *Il buon amico*, tous deux ayant été également pris à Vis, le 22 octobre 1810, et jugés de bonne prise par le conseil des prises, le 10 juillet 1811 ; en même temps une partie de leur cargaison. Les acquéreurs des bâtiments n'en obtenaient mainlevée qu'après les avoir francisés ⁵.

On peut ajouter ici que, lors de l'occupation autrichienne, dans les eaux illyriennes, la chasse aux navires continua, mais seulement en sens inverse : auparavant, on séquestrait les alliés de l'Angleterre, puis, ce fut le tour des alliés de la France. Ainsi, en novembre 1813, le commandant de Trieste, le comte de l'Espine, arrêta 5 navires marchands danois, le Danemark étant allié de la France. Et, ce même mois, le commandant de l'escadre anglaise de l'Adriatique, le contre-amiral Freemantle, nomma André Adamić, négociant à Rijeka, consul anglais à Rijeka, et demanda l'investiture que le gouvernement autrichien, après quelque hésitation — parce qu'il s'agissait d'un Illyrien —, accorda ⁶. Le 18 décembre, il y eut un problème bizarre : Collin de Sussy relate au ministre de la marine qu'une barque illyrienne, avec permis et passeport autrichiens, a été conduite par un corsaire français dans le port d'Ancône. Le consul d'Ancône demande si les Provinces Illyriennes, occupées par l'ennemi, devaient être considérées comme ennemies par les armateurs français. Après un rap-

¹ TO, 1811, 41.

² TO, 1812, 8.

³ AN, F⁷, 6553, 1^{er}-20 février 1812.

⁴ TO, 1812, 37.

⁵ TO, 1812, 96.

⁶ AEV, Illyrien, 15, 3 novembre, 18 novembre 1813.

port du 12 janvier 1814 à Napoléon, on répondit par la négative ¹.

Nous avons énuméré les succès, plutôt rares, de la marine illyrienne ; somme toute, on doit bien dire qu'elle avait le rôle de Cendrillon. Cependant, elle faisait son devoir. Pour les douaniers illyriens, la chose est moins sûre. Si, en dépit des peines sévères prévues à l'arrêté du 23 septembre 1811, la contrebande continua tranquillement, ce fut en grande partie parce qu'elle était faite avec la complicité des douaniers.

Pellenc écrivait, après son enquête, en novembre 1811 ², qu'on se plaignait, chaque jour, des douaniers. Les chefs relâchaient les contrebandiers pour de l'argent et vendaient pour leur propre compte une partie des marchandises saisies : 4 lieutenants des douanes étaient alors en prison à Ljubljana pour des fautes aussi graves. La conduite des subalternes était pire encore ; ils commettaient des vols dans les maisons où ils allaient perquisitionner. On n'avait cessé, à Ljubljana, de lui parler de ces désordres. En juin 1812, Toussaint donnait le tableau suivant des méthodes astucieuses des contrebandiers ³ : « La contrebande ne fonde plus ses spéculations sur les denrées coloniales, mais sur les produits réels ou apparents de ces provinces. On charge des vivres pour Brač ou Hvar, on les transporte à Vis, où on prend l'huile, et les poissons secs provenant de Sicile ou des prises faites sur bateaux français. On reçoit d'un receveur de Brač ou du littoral une expédition, avec laquelle on va à Venise ou à Ancône — avec les produits des Provinces Illyriennes ». C'est, ajoute Toussaint, que tous les douaniers ne sont pas irréprochables. Les directeurs des douanes de Trieste, de Venise et d'Ancône avaient été prévenus de la ruse.

Nous avons déjà parlé, au chapitre des douanes, du mauvais choix d'individus suspects qui se révèle ici. Le gouvernement illyrien savait fort bien ce qui se passait dans ses provinces méridionales ; il répondit en les mettant hors douanes, connaissant aussi bien l'impuissance des moyens dont il disposait. Il essaya, cependant, de limiter les plus grands abus à Vis, sans aucun doute le point le plus faible. Bertrand prit un arrêté, le 7 juin 1812 ⁴. En conséquence du décret du 26 juin 1811, relatif aux bateliers qui auraient favorisé les communications avec l'ennemi, il édicta ceci : Tout Illyrien qui porterait des vivres à Vis ou à bord d'un bâtiment ennemi, serait jugé conformément à l'article 77 du code pénal. Tout sujet illyrien prévenu d'avoir fourni des vivres à

¹ AE, Autriche, 55 (Provinces Illyriennes), 385, 386.

² AN, AF^{iv}, 1713, 3^e d., n° 38.

³ AN, F⁷, 6553, rapport du 15 au 30 juin 1812.

⁴ AHG, 10/5.

l'ennemi ou d'avoir communiqué avec lui serait jugé par des commissaires militaires spéciaux, nommés par les généraux ou commandants des arrondissements.

Sur l'effet de cette dernière mesure, ainsi que sur ceux de toutes les autres, nous sommes renseignés par un document fort intéressant, le rapport de Bertrand, du 13 octobre 1812 ¹. Il commence par la constatation que la contrebande est une suite inévitable de la topographie du pays. Depuis que les Anglais sont à Vis, la contrebande n'a cessé de se faire. Elle augmente à mesure que les Anglais sont mieux établis. On voit, sur la carte, que les côtes illyriennes sont bordées d'un double et triple rang d'îles. Occuper celles-ci serait éparpiller ses forces et s'exposer à des pertes journalières. La marine anglaise est extrêmement supérieure, ses flottilles et ses barcasses inondent tous les canaux. Avec notre peu de moyens, nous ne pouvons que protéger le cabotage et empêcher que notre commerce ne subisse de trop grandes pertes. On ne peut avoir, dans cette multitude d'îles, ni douanes ni gendarmes, et on n'en a jamais eu ; même lorsque la Dalmatie était sous le régime des douanes, on n'avait de postes que sur le continent. Depuis, on a mis la Dalmatie hors douanes, mesure fort sage, parce qu'on aurait eu, autrement, des dépenses considérables, qui n'auraient pas empêché les îles de continuer tout de même à faire de la contrebande.

Si l'on considère que la population de la Dalmatie est très misérable, que, pendant 9 mois, elle se nourrit d'herbes, parce qu'elle n'a pas de blé, on jugera qu'un tel pays consomme peu de denrées coloniales et d'objets des manufactures anglaises, excepté la population des quelques petites villes du littoral, comme Zadar, Sibenik, Trogir, Split, Omiš, Makarska, où il y a quelques familles aisées. On consomme bien peu de sucre et de café en Dalmatie. Il y avait donc peu d'inconvénients à ne pas surveiller cette côte ; la seule chose importante était d'empêcher qu'il ne s'établît en Dalmatie des entrepôts de denrées ou de marchandises destinées à approvisionner la Bosnie ou l'Autriche ; le but est rempli par les brigades ambulantes de saisie des dépôts. Il est certain qu'il n'existe en Dalmatie que ce qu'on peut appeler de la contrebande de filtration, destinée à alimenter les riverains. La Bosnie et l'Autriche s'approvisionnent par Salonique : « c'est un fait où nous ne pouvons rien ».

En considérant que la Dalmatie n'avait point de routes avant

¹ AE, Autriche, 55 (Provinces Illyriennes), 288-294, et AN, F⁷, 6553 (11 octobre 1812).

l'arrivée de l'administration française, que tous les transports se faisaient par eau, et que le cabotage était la principale ressource de cette province — on concevra que la liberté du commerce était pour elle un bienfait inappréciable et qu'elle offrait peu d'inconvénients pour le gouvernement et le système continental. Si, du temps des douanes, la contrebande se faisait ouvertement avec Vis, on ne devait pas s'attendre, sans doute, à ce qu'elle cessât, avec leur suppression. Mais on pensait qu'elle serait toujours peu importante dans cette partie des provinces, et que ces inconvénients trouveraient quelque compensation dans les ressources qu'elle fournirait aux malheureux insulaires, dont le cabotage est l'unique fortune. Il paraît certain que quelques habitants des îles ont coopéré au travail des fortifications de Vis, mais non par sympathie pour les Anglais ; c'est la misère qui les a poussés à Vis, et le besoin de gagner 20 ou 30 sous.

Pourtant il est une espèce de contrebande qui mérite une attention particulière : la contrebande des vivres de Dalmatie à Vis. Un arrêté de juin défend sévèrement de transporter des vivres à Vis, sous peine de mort. Au début, la crainte a arrêté les communications, mais celles-ci ont bientôt repris avec une nouvelle activité, quand on a vu quelles difficultés il y avait à prouver le transport des vivres à Vis.

Bertrand voulait qu'on fit des exemples. Mais deux accusés venaient d'être acquittés : leur barque n'avait pas abordé à Vis, on ne pouvait pas prouver leur intention. Il se plaignit également de ce que la contrebande eût des complices même parmi les employés de l'administration.

Un bateau chargé de grains, expédié de Senj à Lošinj Mali, avait passé aux Anglais. L'acquit-à-caution avait été visé par l'ancien subdélégué, depuis longtemps signalé comme un des agents les plus actifs de la contrebande. Il fut arrêté, conduit à Rijeka, emprisonné pendant 2 mois, et dut payer 12.000 francs que la douane réclamait.

Bertrand parvint aussi à faire un exemple : un certain Ravagnan, prévenu de relations criminelles avec Vis, fut livré à une commission militaire, et condamné à mort, à Trieste, en janvier 1813 ; le jugement fut affiché sur tout le littoral ¹.

Pour en revenir au rapport de Bertrand, il faut dire qu'il est excellent ; il ne pêche peut-être qu'en atténuant l'importance de la contrebande faite en Dalmatie ; car, si, comme il disait lui-même, la Dalmatie consommait très peu de denrées coloniales et

¹ AHG, 6/10, 12 janvier 1813.

de marchandises anglaises, il est évident qu'il s'agissait non seulement de contrebande d'infiltration mais aussi de contrebande de transit ; à cela près, il dit tout. Il est aussi remarquable que Bertrand ne blâme pas sévèrement les travaux des sujets illyriens, à Vis, au profit des Anglais — parce qu'ils y sont poussés par la misère.

Si la contrebande principale avait lieu par le littoral, elle se pratiquait aussi à la frontière de terre, du côté de l'Autriche. Les employés des douanes faisaient parfois de bonnes prises. A Radeče furent arrêtés, le 5 décembre 1812, deux contrebandiers de grains, qui perdirent leur bateau et durent payer 500 francs d'amende ¹. La douane de Karlovac saisit et vendit, le 22 janvier 1813, pour 4.358 francs, les marchandises de contrebande du négociant Jacob Morburgo — en fuite ². A Vrbosko, on saisit, le 25 avril, 2 voitures avec plusieurs sacs de café et de sucre ³. Des contrebandiers illyriens furent arrêtés aussi en Autriche ⁴. A côté de la contrebande des sels et des tabacs — dont nous parlerons au chapitre suivant — il y avait assez de procès-verbaux pour délits de contrebande de marchandises anglaises, dans les divers tribunaux. Ainsi, à Beljak, au tribunal de première instance, il y avait, pour le premier semestre de 1813, 9 délits de contrebande, dont 4 de marchandises anglaises, dans le canton de Sillian ; au second semestre, 8 cas de contrebande de marchandises anglaises et 1 de cuirs ⁵. Cependant, il semble que, dans la plupart de ces cas, il ne s'agissait que de contrebande simple, sans armes ni attroupement, et qu'on ne saisit que de simples porteurs : il ne fut pas prononcé de condamnation à mort, ce qui aurait eu un grand retentissement. Et le nombre des délinquants qui échappaient aux tribunaux est hors de tout calcul.

S'il est impossible de donner des chiffres sur le commerce légal de cette époque, il est encore beaucoup plus difficile d'en donner sur la contrebande. Mais, après ce que nous venons d'énumérer, nous pouvons dire à coup sûr qu'elle a dû être très développée en Illyrie, comme ailleurs du reste. Et l'impression générale est que l'Illyrie, étant par excellence un pays de navigation, et par sa position et par ses habitants, mais ne pouvant exercer cette faculté à l'époque du blocus continental, devint essentiellement, en compensation, un pays de contrebande en même temps

¹ AML, 5, n° 30.

² AEZ.

³ AEZ.

⁴ AGG, registres 1810, 1811, 1812, plusieurs actes.

⁵ APL, F₂.

qu'un pays de transit. Cependant, par suite de l'insuccès des mesures destinées à empêcher l'entrée et le transit des denrées coloniales et anglaises, les Provinces Illyriennes perdaient, en partie, leur raison d'être.

7. Les finances.

Les finances ne relèvent de notre étude qu'en tant qu'elles révèlent la situation économique du pays ; en cette qualité, elles ont un double caractère : d'un côté, elles sont une cause, de l'autre, elles sont déjà une conséquence.

Le gouvernement illyrien n'était pas à envier : le pays était épuisé par plusieurs guerres — depuis 1797 —, envahi par un papier-monnaie déprécié, presque dépourvu de numéraire, et plusieurs ressources importantes étaient enlevées à l'administration illyrienne, diminuant ainsi, dès la source, ses revenus.

Nous avons déjà parlé de quelques-uns de ces revenus — des bois, des douanes et des postes — ; nous avons encore à nous occuper des impôts, des sels et tabacs, et des domaines — qui sont les titres des objets principaux des contributions directes et indirectes —, pour finir avec le budget et les dettes ¹.

a. — Les impôts ².

L'idée directrice du gouvernement illyrien, relative aux contributions directes, était très simple : il établit en Illyrie les impôts — foncier, personnel, et patentes — usités en France. Cependant, il se heurtait à de grands obstacles. Tout d'abord, l'établissement des impôts foncier et personnel souffrait du manque de base de répartition, le cadastre, n'existant pas dans les provinces du Sud, et ayant été emporté par les Autrichiens des provinces du Nord, où il existait depuis Marie-Thérèse ³. Les premières répartitions furent donc nécessairement fausses, et durent être modifiées, en dépit du désir du gouvernement et de l'ordre d'arriver à

¹ V. sur les finances P. Pisani, *La Dalmatie*, 375-389, et B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), pp. 197-208. La plupart des décrets et arrêtés à citer sont mentionnés chez ces auteurs ; mais on a cru utile d'en donner ici aussi la provenance.

² A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, pp. 310, 337-338 ; J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp. 135-138.

³ AGL, 27 janvier 1810. Une foule d'autres documents et de caisses avaient été également emportés en Hongrie, le 17 mai 1809, avant l'entrée des troupes françaises à Ljubljana : des documents importants et des sommes considérables, entre autres 7 millions appartenant à la Carniole.

des revenus aussi hauts que possible ; après cela, les trois impôts restèrent les mêmes de 1811 à 1813. Mais il y eut encore des difficultés, partie à cause de l'épuisement général de la population, partie en raison de l'habitude encore assez générale, en Illyrie, de payer l'impôt en nature ; dans les provinces méridionales, les moins aptes à payer en argent, on dut autoriser l'ancien mode de perception.

Napoléon avait donné à Marmont, allant en Illyrie, l'ordre que l'Illyrie ne dût rien coûter à la France, et il le répéta plusieurs fois dans sa correspondance. D'autre part, son premier acte — du 25 décembre 1809 — avait été de décider que, pour 1810, le montant et le mode de perception des impôts resteraient les mêmes. Marmont déclara plus tard dans ses *Mémoires* ¹ que réunir ces deux choses était impossible : les ressources étaient de 5 millions, les dépenses de 19 millions ; avec des améliorations, on pouvait espérer 12 à 14 millions, mais il restait toujours un déficit de 5 millions. Les caisses étaient vides. Dauchy cherchait des ressources : on exigea partout l'impôt arriéré ; il arriva même à Dauchy de trouver des arriérés là où il n'y en avait pas (et, irritée, l'administration visée demanda une enquête disciplinaire). A cause de la dépréciation de la monnaie, on dut reviser les traitements des employés de l'État, d'après ceux de 1806 ². A tout prendre, les finances illyriennes étaient un héritage bien désagréable.

Marmont fit un rapport, le 18 juin 1810, à Gaudin ³ sur la situation des finances illyriennes au premier semestre de 1810 ; l'unique cause de la difficulté des rentrées était l'absence de numéraire, que le commerce ne pouvait se procurer. Les principaux produits d'exportation avaient été le mercure, le sel, le bois et l'huile ; or Idrija appartenait aux Trois toisons d'or, et ne donnait rien à l'Illyrie ; les salines d'Istrie étaient réservées à l'Italie qui payait si peu que l'argent qui rentrait était insignifiant ; les bois d'Istrie, nécessaires aux constructions de Venise, étaient également réservés à l'Italie, et l'Illyrie n'en retirait rien ; le fer de Carinthie s'exportait ordinairement en Espagne et en Portugal, ce qui devenait impossible ; et l'huile ne pouvait arriver ni à Trieste, ni à Rijeka, la mer n'étant pas libre. Au contraire, l'Illyrie était obligée de tirer blés et bestiaux d'Italie et d'Autriche, ainsi que tous les objets de luxe. La balance du commerce était donc en déséquilibre,

¹ *Mémoires*, III, pp. 361-363.

² AGL, 8 février, 26 mars 1810.

³ AN, AF^{IV}, 1713, 5^e d., pièces 63, 62, 61.

et le système actuel assurait un appauvrissement progressif, l'exportation de numéraire se faisant toujours dans le pays. Pour établir l'équilibre, il fallait le rétablissement des transits autrichien et turc, et l'envoi de numéraire, qui donnerait les moyens de percevoir les impôts, chose alors impraticable. Napoléon fit transmettre le rapport que Gaudin lui fit, d'après celui de Marmont, à Montalivet, le 29 juin ; ce dernier répondit qu'il ignorait les causes du retard des contributions, mais savait, par des statistiques, que le recouvrement était fort lent et n'était pas en rapport avec les premiers aperçus. Du 15 novembre au 30 mai, 2.594.000 francs seulement étaient rentrés, y compris près de 1.800.000 francs de recettes ordinaires. Il ne pouvait croire que la disette de numéraire fût l'unique cause du retard. Il redoutait que la répartition eût été inégale et excédât les facultés des contribuables. Cette hypothèse de Montalivet devait se montrer, plus tard, très juste.

Les impôts foncier et personnel furent établis par arrêté du 16 juillet, celui des patentes, avec un tarif général des droits de patente, par arrêté du 27 juillet ¹ ; l'arrêté du 3 octobre ², cependant, permit que l'impôt foncier en Dalmatie se perçût en nature, comme on l'avait fait jusqu'alors, ce qui était une première concession. L'arrêté du 15 novembre fixa les impôts supprimés et maintenus. Entre autres, les contributions dites « dominicale » et « rusticale » furent supprimées ; furent provisoirement maintenus l'impôt sur la viande, le droit d'héritage et l'impôt sur les chevaux de luxe. Le même jour, un second arrêté supprima les dîmes des chapitres et collégiales, en Istrie, tandis que celles des curés demeuraient. Un traitement équivalent devait être assigné plus tard aux chanoines et autres ecclésiastiques ³.

Cependant, l'embarras du gouvernement augmentait toujours ; ni traitements ni pensions ne pouvaient être payés. C'est pourquoi, pensant que, dans quelques mois, les contributions et domaines suffiraient aux dépenses, Marmont demanda aux propriétaires riches un prêt forcé ⁴. L'arrêté du 17 octobre le fixa à 1.200.000 francs, à payer en novembre, et destiné uniquement à réadapter les traitements, salaires et pensions des fonctionnaires publics, ministres des cultes, employés, pensionnaires et autres créanciers. Les habitants ayant un revenu au-dessous de 6.000 francs n'avaient rien à payer. La somme était répartie par

¹ APL, F₅.

² AHG, 1950, E 14, n° 32.

³ LZ, 1810, 71 ; TO, 1810, 15

⁴ APL, F₃.

cercles : celui de Ljubljana avait à payer 102.000 francs, celui de Beljak 200.000, celui de Gorica 184.000, celui de Novo mesto 180.000, celui de Karlovac 250.000, celui de Postojna 100.000, celui de Koper 112.000, celui de Cres 22.000, et celui de Lošinj 50.000. Rijeka avait donné, volontairement, 180.000, Trieste 415.000 : la somme totale s'élevait donc à 1.795.000 francs. L'intendant général devait déterminer les contribuables qui paieraient une moitié le 15, une moitié le 30 novembre, moitié en numéraire, moitié en traites. Les intérêts étaient fixés à 5 %, le remboursement au second semestre de 1811, soit par rachat, soit par les revenus des domaines.

Le 1^{er} janvier 1811, les nouveaux impôts furent appliqués, et, le 14 janvier, Marmont prit un arrêté sur l'arriéré des anciennes contributions directes et sur le mode de comptabilité¹. Mais, déjà, les réformes commençaient. Un arrêté du 13 février apporta des modifications au tarif des patentes². Un autre, du 23 février³, établit une commission de trois membres, pour examiner les sommes perçues, en Carniole, au détriment des paysans, concernant le remboursement des contributions arriérées, ainsi que les prestations seigneuriales et les réquisitions de guerre, et statuer en trois mois. Des réclamations nombreuses ayant été faites sur l'inégalité de répartition de l'impôt foncier, un second arrêté du même jour⁴ décida une nouvelle répartition : une commission dans chaque chef-lieu de cercle devait établir cet impôt sur la base du cadastre de 1785 ou 1786, et là où il n'y en avait pas, d'après les anciens rôles de 1810 ; quand il n'y avait ni cadastre ni rôles, la commission devait fixer la base. Le travail de la nouvelle évaluation devait être fini le 25 mars ; alors il serait publié, et les réclamations seraient reçues jusqu'au 31 mars. Belleville ajouta, dans sa circulaire du 26, qu'on devait avoir la franchise de dire que le premier travail avait été mal fait ; que les erreurs y étaient si nombreuses et si importantes que le gouvernement s'était empressé de les corriger.

Pendant ce travail de rectification, un rapport de Belleville, du 14 mai, au ministre de la police générale peignit la situation des finances illyriennes sous des couleurs désolantes⁵ : Les troupes absorbaient la plupart des revenus. Ceux-ci, déjà insuffisants en 1809 et 1810, diminuaient, chaque jour, par suite de

¹ APL, 49.

² TO, 1811, 23.

³ AFL.

⁴ APL, 49.

⁵ AN, F⁷, 6553.

l'exécution des lois sur le blocus. Les plus riches propriétaires avaient émigré ou émigraient. Le numéraire disparaissait d'une manière alarmante, et de tous les côtés, sans nulle compensation par les produits du sol, aucune manufacture, aucun commerce. Les mines de Carinthie enrichissaient plutôt la province que le gouvernement par le grand nombre des ouvriers qu'elles occupaient ; on avait dû employer une partie des revenus des mines pour les besoins de l'armée et de l'administration.

Le gouvernement illyrien avait donc bien besoin d'argent ; néanmoins, le mois de juillet apporta les modifications promises. Déjà, le décret du 15 avril avait fixé (article 157) les impôts personnel et foncier à 4.500.000 francs. Les arrêts du 16 et du 29 juillet ¹ précisaient cette diminution. Le premier fixa la diminution de l'impôt personnel pour 1811, par cercles : Ljubljana, de 125.000 à 77.500 ; Beljak, de 100.000 à 70.500 ; Postojna, de 60.000 à 41.000 ; Novo Mesto, de 127.000 à 77.500 ; Gorica, de 62.500 à 41.000 ; Trieste, de 55.000 à 26.500 ; Rijeka, de 54.750 à 36.000 ; Croatie civile, de 87.500 à 62.500 ; Istrie, de 60.000 à 40.500 ; Dalmatie, de 62.500 à 62.500 ; Albanie, de 12.500 à 8.000 ; Dubrovnik (assujettie pour la première fois), 33.000 ; en tout 575.500 francs au lieu de 807.250 francs. Le second diminuait, également par cercles, l'impôt foncier : Ljubljana, de 725.000 à 500.000 ; Beljak, de 858.750 à 554.500 ; Postojna, de 337.000 à 246.500 ; Novo Mesto, de 810.000 à 522.000 ; Gorica, de 335.500 à 207.500 ; Trieste, de 410.000 à 266.500 ; Rijeka, de 409.000 à 280.000 ; Croatie civile, de 537.500 à 351.000 ; Istrie, de 360.000 à 302.000 ; Dalmatie et Albanie, 35.000 francs de dîmes évaluées, au lieu de 135.000, et 600.000 d'impôt de quotité sur les maisons des villes en Dalmatie et Albanie ; en tout, 3.865.000 francs au lieu de 3.924.500 francs.

L'arrêté du 16 juillet établit aussi 2 centimes pour fonds de non valeurs et 5 centimes pour les dépenses municipales, et celui du 27 décembre ² affecta encore 5 centimes du total des contributions foncière et personnelle aux dépenses fixes et variables des provinces. On devait statuer ultérieurement sur le mode d'application à Dubrovnik et en Dalmatie, où les dîmes remplaçaient l'impôt foncier, et où il y avait des droits sur les denrées de consommation. Ce dernier arrêté fut confirmé par un décret du 16 janvier 1812 ³, qui fixa comme date d'exécution le 1^{er} janvier.

¹ APL, 49.

² TO, 1812, 22 (APL, 49).

³ APL, 49.

Les années 1812 et 1813 n'apportèrent pas de changements importants. L'arrêté du 19 septembre ¹ établit, dans chaque chef-lieu de subdélégation, une commission de 4 membres, nommés par le subdélégué, pour rectifier les erreurs dans la répartition des impôts foncier et personnel. Elle envoyait ses procès-verbaux à l'intendant, et ensuite une commission centrale de répartition composée de 4 propriétaires, nommés par l'intendant, envoyait, après examen, la liste à l'intendant général. Le 18 octobre ², Bertrand arrêta, en considérant l'arriéré des dîmes, rentes et redevances de 1810 à 1812 en Carinthie, que les contributions dues pour 1812 seraient acquittées après la récolte de 1812, dans les 3 derniers mois, celles de 1811, dans les 3 premiers mois de 1813, et celles de 1810, après la récolte de 1813, moitié dans les 3 derniers mois de 1813, moitié dans les 3 premiers mois de 1814. Et, le 18 novembre ³, Bertrand ordonna l'établissement des rôles des contributions pour 1813.

Enfin, le 5 mai 1813, Junot arrêta ⁴ que les contributions directes resteraient les mêmes pour 1813, que pour 1811 et 1812 : impôt foncier 3.750.000, personnel 750.000, ensemble 4.500.000.

Voici la répartition par provinces :

Carniole :	1.275.000 + 245.000 =	1.520.000 ;
Carinthie :	525.000 + 110.000 =	635.000 ;
Istrie :	725.000 + 150.000 =	875.000 ;
Croatie civile :	455.000 + 110.000 =	565.000 ;
Dalmatie :	650.000 + 100.000 =	750.000 ;
Dubrovnik :	120.000 + 35.000 =	155.000 ;

en comptant pour la Dalmatie 600.000, pour dîmes et 50.000 pour maisons, et pour Dubrovnik 15.000 de dîmes de Korčula. Quant à l'impôt des patentes, il restait fixé à 200.000 francs ; il était peu important, l'Illyrie étant un pays peu industrialisé. Le projet d'introduire l'impôt des portes et fenêtres ne fut pas exécuté.

L'époque illyrienne avait donc établi quelques impôts nouveaux, mais elle en avait supprimé d'autres. Néanmoins, dans l'opinion de la population, elle payait plus d'impôts qu'auparavant : c'est parce qu'on n'avait pas été habitué, sous l'administration autri-

¹ APL, 49.

² Bibliothèque d'État de Ljubljana.

³ APL, 49.

⁴ APL, 49.

chienne, aux contributions directes, qui paraissaient, par suite, particulièrement lourdes.

b. — Les sels et les tabacs.

Les sels et tabacs, les poudres, les salpêtres, et la loterie étaient des monopoles en Illyrie. Ces trois derniers causaient peu de difficultés au gouvernement, mais rapportaient peu aussi. Des sels et des tabacs, au contraire, on attendait de belles ressources, mais on en retira plutôt des embarras. Il n'y eut pas de ligne de conduite fixe, et l'administration de ces deux monopoles, tantôt affermés à des particuliers, tantôt en régie d'État, offre le tableau de curieux tâtonnements ; de même pour les stocks nécessaires à la consommation et au commerce du pays qu'on cherchait tantôt à l'étranger, tantôt à l'intérieur. Au début, spécialement, l'approvisionnement en sel à l'étranger était, au point de vue du système continental, extrêmement suspect : il dépendait entièrement, en effet, du consentement des Anglais. Ce n'est qu'assez tard qu'on chercha à s'affranchir de l'étranger, en augmentant la production indigène, et en tirant de France une partie des matières premières. Les tabacs ne causaient pas tant d'ennuis au gouvernement, mais ni sels ni tabacs ne donnaient des revenus satisfaisants, pas plus aux fermiers particuliers au début, qu'à la régie d'État vers la fin de notre époque, surtout à cause de la contrebande, puissamment favorisée par les Anglais dans l'Adriatique. Nous aurons donc à voir l'administration des sels, celle des tabacs, leur réunion, enfin les autres monopoles.

Il peut paraître paradoxal, mais c'est un fait, que l'Illyrie, en dépit de son littoral, ne pouvant s'approvisionner suffisamment, dût se procurer à l'étranger le sel nécessaire : elle était sans sel, comme elle était sans navigation. Pourtant, l'Illyrie avait ses salines à Pag et à Ston, en Dalmatie, sur les îles de Krk et de Rab, à Žavlje et à Škedenj, près de Trieste, à Koper et à Piran, en Istrie. Mais ces dernières, étant réservées à l'Italie, n'entraient pas en considération ; celles de Trieste étaient à l'état de ruine, presque abandonnées, et celles de Dalmatie ne se trouvaient pas en bien meilleur état.

Dès le début, les sels étaient en régie d'État, à la charge de l'administration des douanes. Pour se faire une idée des difficultés que celle-ci rencontrait, on peut consulter la « Note sur les sels et salines d'Illyrie », adressée, le 15 février 1810, par de CHASSEBOI, intendant de Rijeka, à Dauchy ¹. Il y exposait que l'Illyrie avait

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 1^{er} d.

annuellement besoin de 475.000 cables de sel (le cable valant 95 à 100 livres de Vienne à 0 kg. 56). Les habitants de la Croatie, tirant bénéfice du transport des marchandises de Hongrie jusqu'aux ports du littoral, et du trafic avec la Turquie, y employaient bœufs et chevaux ; de là, pour les bestiaux et pour le commerce, une grande consommation de sel, que les Croates achetaient dans les dépôts, transportaient et revendaient. Le sel était donc absolument nécessaire ; si on manquait de sel, les bestiaux devenaient malades, et même des épidémies apparaissaient. Il en résultait des pertes pour les transports, les douanes et même la population qui, ne pouvant pas vivre, passait sur l'autre rive. Sous l'Autriche, il y avait des stocks de sel et de grands entrepôts ; celui de Trieste pouvait contenir 177.000 cables (à env. 56 kg), celui de Rijeka 60.000, celui de Bakar 100.000, celui de Senj 100.000, celui de Bag 20.000, en tout 457.000 cables. L'Autriche tenait les magasins bien fournis, et aimait mieux subir un déficit que d'augmenter les prix. Autrement, les paysans auraient augmenté les prix de transport, surtout de transit.

Pourtant, on manquait de sel ; Rijeka et Bakar étaient vides. On avait donné l'ordre que tous les sels se trouvant ou arrivant dans les ports, soient enmagasinés, et on en avait prohibé la sortie à l'étranger afin de prévenir la contrebande. Mais, par malheur, le gouvernement italien n'avait pas encouragé les propriétaires des nombreuses salines de Koper et de Piran. Le prix fixé étant trop bas, la majorité de ces salines était abandonnée. Si les propriétaires avaient été encouragés, ils auraient pu subvenir aux besoins de l'Illyrie. L'approvisionnement des Provinces Illyriennes, en 1810, serait difficile et dispendieux, si les salines des îles n'étaient pas remises en état à Pag, Rab et Krk. Ces salines abandonnées appartenaient, en général, à des familles vénitiennes, ruinées par la chute de Venise. Le gouvernement aurait pu les acheter à un prix modéré. L'Illyrie recevait aussi du sel minéral de Bosnie et de Hongrie ; mais, pour les salaisons, le sel marin était nécessaire. Il fallait donc, en attendant, traiter avec des négociants de Rijeka ou de Trieste, qui s'engageraient à livrer à terme fixe l'approvisionnement nécessaire pour 6, 4 ou 3 mois, et il était urgent de se procurer de 56 à 57.000 cables (à environ 56 kg.) de sel.

Du triple conseil de Chassenon — tenir le prix du sel aussi bas que sous l'Autriche, restaurer les salines indigènes et, entre temps, traiter avec des négociants pour l'approvisionnement —, le gouvernement illyrien ne retint que les deux derniers points : on le voit aux premières mesures concernant l'augmentation des prix.

L'arrêté du 28 février établit, qu'à partir du 1^{er} mars, dans la

province de Trieste, le sel sera à payer en bon argent — c'était la suppression du privilège du sel à Trieste — et fixe le prix pour un minot (env. 52 litres) à 10 florins ou 25 fr. 85. Le 15 mars, Marmont arrête de nouveau les prix : un minot (52 litres) de sel coûtera en Illyrie 6 florins, en Croatie militaire, 3 florins, et 5 florins comme marchandise croate, en Hongrie ou en Turquie. Le sel istrien était considéré comme sel étranger. On ne permettra d'importer de l'étranger que ce que les salines indigènes ne pourront fournir. Pour la contrebande du sel, les tarifs des amendes sont fixés. Enfin, un avis du 5 juin¹ établit le prix d'un minot (52 l.) de sel blanc à 6 fl. 30 kr., de sel noir à 6 fl.

Le manque du sel entraîna d'autres mesures. L'exportation du sel fut défendue. L'Illyrie n'en profita pas beaucoup ; mais, les habitants des cercles de Celje et de Celovec (Klagenfurt) ayant reçu, jusqu'à la cession, leur sel du littoral, le gouvernement autrichien dut songer à le remplacer² ; aussi essaya-t-on d'éluder cette prohibition ; quelques membres de la municipalité de Karlovac, par exemple, donnaient des permis d'exportation, sur quoi l'intendant Vienney les blâma, le 9 mars³. L'arrêté, déjà cité, du 10 mars, permit l'entrée libre du sel en Illyrie, pour tous les navires, avec certificat d'origine ; celui du 25 mars⁴ ordonna que toutes les salines illyriennes — qu'elles appartenissent aux particuliers ou à l'État — fussent tout de suite réparées. Et la démarche la plus importante fut le contrat que, le 3 avril, Marmont conclut avec A. L. Adamić⁵, gros négociant à Rijeka, contrat par lequel celui-ci s'engageait à fournir à l'Illyrie 300.000 minots (à 52 l.) de sel. Nous verrons plus tard la signification de ce contrat.

Toute l'année, on travailla à approvisionner les magasins vides. L'arrêté du 8 juillet⁶ annonça que, le 20, on mettrait en adjudication à Trieste, les transports du sel des entrepôts généraux de Trieste, Rijeka, Bakar et Senj dans les magasins de l'intérieur à Ljubljana, Beljak, Novo mesto et Karlovac. Des indications plus

¹ LZ, 1810, 12, 20, 26.

² AIV, 29, Salzsachen, Kärnten, 5 décembre 1809.

³ AMK, 1810.

⁴ LZ, 1810, 20.

⁵ André-Louis Adamić était né à Rijeka, d'une famille patricienne ; il fut, en 1802, conseiller municipal, bâtit, en 1806, à ses frais, un théâtre, et devint, en 1809, commandant de la garde municipale. En 1810, il offrit de bâtir, également à ses frais, un théâtre à Karlovac, ce qui, cependant, ne se réalisa pas, à cause de ses embarras financiers postérieurs. En 1825, il devint député de Rijeka au Parlement hongrois, et mourut en 1828. Ses descendants furent anoblis en 1834.

⁶ AML, 19, n° 72.

détaillées furent données le 20 par Arnault ¹, et, en même temps l'adjudication fut différée au 10 août — peut-être par manque d'adjudicataires. On devait transporter de Trieste à Ljubljana 10.000 minots (à 52 l.) et à Beljak 15.000 ; de Rijeka, Bakar et Senj, 10.000 à Novo mesto et 15.000 à Karlovac. L'adjudicataire avait à fournir les sacs, un cautionnement de la moitié de la valeur, et était responsable de tout. L'intendant de Zadar avertit Marmont, le 31 octobre ², que, le 30, 12 barques avaient apporté 588 stères (m³) et qu'il y avait alors à Zadar 2.400 stères (m³) de sel, ce qui devait suffire au littoral pour 2 mois, Zadar ayant besoin de 400 stères (m³), et 2.000 étant disponibles pour Šibenik, Trogir, Split et surtout pour Makarska. Cependant, le compte rendu de Marmont pour le second semestre de 1810 ³ n'était point optimiste : à cause du trop peu de surveillance de la part de l'administration des douanes, on avait dû établir un contrôle indépendant ; les produits n'étant pas satisfaisants, on pensait à une administration intéressée qui donnerait des revenus fixes ; mais rien n'était encore conclu.

En 1811, les besoins en sel étaient encore si impérieux qu'on y sacrifia même le principe des licences. Un décret du 26 février 1811 ⁴ permit, par dérogation au décret du 25 juillet 1810, aux bâtiments destinés au transport du sel nécessaire pour l'approvisionnement des Provinces Illyriennes de partir sans être munis de licences, à condition qu'à leur retour dans les ports illyriens ils ne soient chargés que de sel, sous peine de confiscation du bâtiment et de la cargaison. Ces dispositions furent changées par le décret du 11 juillet ⁵ en ce sens qu'un tiers du chargement des bâtiments destinés au transport des sels pouvait être composé des marchandises suivantes : acide de limon, aluns, amandes, aigrum, carthame, cires en pain et non travaillées, coques du Levant pour enivrer le poisson, caroube ou carouge, écorces d'oranges, essences, éponges, figues et autres fruits secs ou frais, garance, galle pilée, noix de galle, liège, laine non travaillée, lin, peaux de lièvre et de lapin, poil de chameau, raisins secs et frais, citrons et autres fruits semblables, soude et sel natron, soufre, valonéa. Gaudin avait motivé ainsi cette exception, dans son rapport du 10 juillet : le marché conclu avec Adamić, de fournir 300.000 minots (à 52 l.) de sel marin étranger, n'était pas encore rempli, et le besoin ex-

¹ LZ, 1810, 38.

² BMCH.

³ AN, F¹B, 61, n° 2.

⁴ AN, AF¹V, pl. 4127, 1.

⁵ AN, AF¹V, pl. 4452, 26. Décret et rapport du 10 juillet 1811.

trême de ce produit exigeait qu'on favorisât autant que possible son exécution. Les dispositions du 26 février s'y opposaient, parce que les puissances ennemies — c'est-à-dire les Anglais — avaient défendu d'exporter du sel en Illyrie et en Italie, si le chargement n'était composé d'un tiers au moins d'autres marchandises. Alors le directeur général des douanes avait composé la liste citée. D'après ceci on voit déjà assez clairement que l'Illyrie était approvisionnée de sel par l'Angleterre; Adamić était l'intermédiaire. Nous reparlerons encore de son rôle très intéressant.

Le décret organique du 15 avril, article 176 ¹, avait décidé que le ministre des finances ferait un rapport sur la vente des sels en Illyrie. Cependant, cette année-là, il n'y eut pas de changements radicaux. En automne, les négociants de Karlovac demandèrent à Bertrand la faculté de charger du sel dans les entrepôts du littoral, pour profiter du retour des voitures y portant des grains ou autres denrées. (Il semble que le manque d'approvisionnement des magasins de Bakar, Senj et Bag ait obligé les receveurs à refuser de délivrer le sel en grosses quantités.) Dizié répondit, dans une circulaire du 21 septembre, que les négociants de Karlovac pouvaient librement acheter du sel dans les entrepôts du littoral, pourvu que les voitures fussent munies de récépissés ou acquits de paiement indiquant la quantité de sel acheté et le temps nécessaire au transit. Si les dates des bollettes étaient trop anciennes, on supposerait qu'elles avaient déjà servi. Martainville, en transmettant cette permission à la municipalité, le 8 octobre, y ajoute que, seul le magasin de sel de Kraljevica était excepté, et que chaque transport provenant de ce lieu serait confisqué ². A l'occasion des délibérations sur le décret du 19 novembre, Bertrand demanda la diminution du prix du sel dans les provinces hors douanes, ce qui augmenterait les stocks. Gaudin, trouvant l'idée juste, le prix de 6 florins favorisant extrêmement la contrebande, proposa la réduction à 3 florins par arrêté, un décret n'étant pas nécessaire. Mais cette réduction n'eut pas lieu. On commença aussi à s'occuper plus sérieusement de la restauration des salines illyriennes : l'administration des domaines mit en adjudication, le 2 décembre, à Trieste, les réparations de 165 bassins de saline et de 6 maisons d'exploitation, situés dans la vallée de Žavljje, montant approximativement à une somme de 8.328 francs ³.

¹ P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 386, avec quelques arrêtés et décrets antérieurs et postérieurs.

² AMK, 1811.

³ TO, 1811, 101.

Cependant, toute cette période n'était que provisoire, on cherchait une solution définitive ; et il en était de même des tabacs.

En Autriche, le tabac était monopole. En France, la fabrication et la vente n'en devinrent privilège exclusif de l'État que le 29 décembre 1810. En Illyrie, les tabacs étaient d'abord en régie d'État ; mais celle-ci n'ayant donné aucun revenu pendant 6 mois, on établit une régie intéressée, affermée pour 4 ou 6 ans, au profit d'Adam Charles Schram, propriétaire et négociant à Rijeka. Le 27 juin 1810, le contrat, où Schrams s'engageait à payer 560.000 francs annuellement, fut accepté par Dauchy. Un arrêté du 6 juillet ¹ annonça l'établissement de la régie des tabacs d'Adam Charles Schram.

Le 9 juillet, Marmont arrêta ² que les principales dispositions de l'édit de Joseph II, du 5 mai 1784, sur la répression de la contrebande du tabac restaient en vigueur, et proclama que la régie de Schram avait le droit exclusif de culture, d'introduction, de fabrication et de vente, excepté en Croatie militaire. Les 4 territoires dalmates d'Imotski, de Vrgorac, de Zadvarje et de Poljica étaient exempts de la prohibition. Il était aussi permis de se procurer, pour son usage personnel, des tabacs étrangers avec permis du régisseur. Le régisseur devait établir des gardes, qui visiteraient les voitures et les maisons, pour empêcher l'introduction et la circulation du tabac de contrebande, lequel serait saisi. Les amendes seraient celles de l'édit de 1784 : 16 fl. par livre (0 kg. 56), au-dessous d'une livre et au-dessus de 2 onces 1 fl. par once (35 gr.), ou, en cas d'insolvabilité, peine corporelle. Les mêmes amendes étaient applicables pour la culture prohibée ; les plants seraient détruits. Les bureaux des douanes enverraient chaque quinzaine des relevés des acquits-à-caution du transit de tabac à la régie. Les tabacs recevraient une marque particulière des douanes et, si cette marque manquait, ils seraient considérés comme contrebande. Les agents qui opéraient la saisie touchaient, en cas de fuite du délinquant, 10 kr, pour chaque livre (0 kg. 56) de tabac en feuille, en poudre et à fumer, 1 fl. pour chaque livre de cigares ; en cas d'arrestation du contrevenant, s'il était insolvable, 30 kr. et 1 fl. 30 kr., et, si le contrebandier payait l'amende, deux tiers de l'amende. Le 30 juillet, parut le tarif des prix ³, fait par Schram pour toutes les sortes de tabac à fumer et à priser. Puis vint la réalisation du contrat. En Croatie civile, par exemple, 2 commis-

¹ BMCH.

² APL, F₃. G. Kobler, *Memorie per la storia... di Fiume*, III, p. 81.

³ AML, 27, n° 22.

saires, Fr. Tomičić et J. Petrić, et 25 employés surveillaient son exécution. Après l'inventaire des tabacs, commencèrent les recherches dans les maisons. Tomičić donna, le 27 août, encore un délai de 3 jours pour la déclaration ¹.

Pendant l'année 1811, il n'y eut pas de grands changements. Le 5 novembre ², la régie prévint les propriétaires des tabacs, déposés à Trieste pour l'ancienne ferme, de se présenter dans un délai de 4 mois, à partir du 10 novembre, pour retirer le tabac qui leur appartenait ; après cette date, ils ne seraient plus admis à le réclamer. Mais il semble, que la régie intéressée ne marchait pas à souhait : Pellenc écrit déjà, sur Schram ³, qu'on disait qu'il servait mal le public et qu'il gagnait beaucoup. Pellenc ajouta que le premier de ces reproches paraissait certain, mais que le second ne l'était pas, la facilité de la contrebande du tabac étant très grande du côté de la longue frontière de la Hongrie.

Ainsi, on était mécontent des tabacs comme des sels, et on cherchait un autre mode d'administration. Il semble qu'on ait alors pensé à l'établissement d'une régie intéressée des sels et tabacs, sur quoi Catineau La Roche rédigea, le 11 février 1812, une « Note sur les sels et tabacs dans les Provinces Illyriennes » ⁴ et, le 17 février 1812, une « Note supplémentaire sur les tabacs en Illyrie » ⁵, toutes les deux très détaillées.

Catineau La Roche y recherchait les causes des échecs passés, surtout au point de vue financier, et proposait des moyens d'augmenter les revenus. Il se prononça contre l'approvisionnement en sel par l'étranger, et même par l'ennemi, tandis qu'on abandonnait les salines indigènes. Le marché pour les tabacs était également désastreux. L'Illyrie consommait annuellement 600.000 quintaux (à 56 kg.) de sel que les salines illyriennes pouvaient facilement produire, si on les encourageait. L'Italie s'était réservé les salines d'Istrie ; mais l'Italie ayant assez de sels, on devrait en réserver une partie pour l'Illyrie, en attendant le développement des salines indigènes. Au lieu du sel de Sicile — comme à présent — on pourrait autoriser le sel de Salzbourg, ce qui vaudrait mieux que d'envoyer aux Anglais le numéraire et les ressources navales illyriennes. Les salines françaises de l'État pourraient envoyer du sel en Italie.

Sous l'Autriche, le prix du sel était de 4 fl. par minot (52 l.), plus 51 kr. de droit de gabelle ; la Croatie militaire était libre de ce

¹ AMK, 1810.

² TO, 1811, 91.

³ AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 37.

⁴ AN, AF^{IV}, 1713, 7^e d., p. 13.

⁵ *Ib.*, p. 15.

droit. C'étaient donc 12 fr. 65 le minot (52 l.) ou 10 c. la livre (0 kg. 56), et 10.40 frs. le minot ou 8 c. la livre en Croatie militaire. Ces prix ont été maintenus jusqu'au 1^{er} mars 1810. Alors, à cause de la rareté de la marchandise, la difficulté des arrivages et la pénurie des caisses, le prix s'est élevé de 4 fl. 51 kr. à 10 fl. 51 kr. Le 1^{er} mai, on a aboli le droit de gabelle et établi le prix général de 6 fl., et 3 fl. pour la Croatie. Depuis, on avait ajouté 15 kr. pour la Croatie, ce qui faisait 3 fl. 15 kr. par minot (52 l.) ou 6 c. par livre (0 kg. 56), 2 c. au-dessous de l'ancien prix ; 6 fl. 30 kr. par minot (52 l.) pour les autres provinces, c'était 13 c. la livre (0 kg. 56), 3 c. au-dessus de l'ancien prix ; en Piémont, la livre (0 kg. 56) valait 25 c. Le prix convenable serait : 6 fl. en général et 4 fl. en Croatie ; 60.000 minots (à 52 l.) ou 78 à 80.000 qx. (à 56 kg.) seraient vendus à ce prix. Il n'était pas nécessaire d'accorder ensuite au même prix 1.000 minots (à 52 l.) tous les mois à chaque régiment croate pour échanger des grains et des bestiaux avec la Turquie. La Dalmatie en avait plus besoin que la Croatie. 80.000 qx (à 56 kg.) suffiraient pour les hommes et les bestiaux en Croatie ; autrement, il y aurait contrebande entre la Croatie, qui aurait du sel en surabondance, et les districts voisins, qui pourraient ainsi se procurer du sel au prix de régie. Cela détournerait peut-être les Croates de leur commerce avec la Bosnie, et on devrait acheter à l'étranger, contre du numéraire, les bestiaux que l'on recevait alors en échange du sel par l'intermédiaire des Croates.

Les recettes seraient : 80.000 qx à 10 fr. 40 = 832.000 fr., 520.000 qx à 15.60 fr. = 8.112.000 fr., au total 9.944.000 fr. Les dépenses seraient : pour les 18 magasins de sel (dont 6 en Dalmatie), les traitements, etc. = 330.000 fr., 600.000 qx à 3 frs. = 1.320.000 fr., au total 1.650.000 fr. On aurait donc un produit net de 7.294.000 fr. Jusqu'à présent, le monopole n'avait produit que 1.500.000 fr., c'était une différence énorme. On donnait pour causes : le mode irrégulier de gestion, des libéralités excessives pour la Croatie, des privilèges, etc. ; mais, c'était surtout l'insuffisance du personnel des douanes : il y avait 300 employés au lieu de 1.700. On épargnait 1 million pour en perdre 6 chaque année. Il fallait donc réorganiser les douanes.

Pour les tabacs, la situation était semblable. L'Illyrie avait 1.250.000 habitants, qui consommaient annuellement 600.000 livres (à 0 kg. 56) ; elle aurait dû consommer le double ; en France, on comptait une livre (0 kg. 56) par tête. La masse des consommateurs consommait les tabacs à 1 fr. 72 la livre ; une petite partie, le tabac moyen ; très rare était l'emploi du tabac superfine des fabriques du pays, à 8 fr. 28 dans certaines provinces et à 5 fr. 92

dans d'autres. 600.000 livres à 1.25 donnaient 750.000 ; les frais — énormes — s'élevaient à 250.000, le produit net n'était donc que de 500.000 fr. La contrebande diminuait d'un tiers les ventes régulières. Le fermier, connaissant l'insuffisance des douanes, entretenait à sa solde autant d'hommes armés qu'il était nécessaire, et même des bâtiments de guerre pour empêcher la contrebande en Croatie et au littoral. Il avait donc à sa solde des douaniers particuliers — c'était là la véritable cause de l'accroissement des dépenses et du peu de bénéfices. Lorsque les douanes seraient bien organisées, la régie vendrait annuellement 900.000 l., et le bénéfice serait à peu près d'un million ; les frais administratifs seraient les mêmes pour les sels et les tabacs. Sels, tabacs et droits de douane donneraient 6 à 8 millions de recettes.

Catineau La Roche se prononce contre la mise des tabacs en régie en Illyrie, et cela, pour les raisons suivantes : l'Illyrie était sans exportation et sans navigation, avec des besoins immenses à satisfaire ; le numéraire manquait et, si l'administration n'y portait secours, l'Illyrie deviendrait bientôt « le pays le plus malheureux de la terre ». Trouver un commerce d'échange devait être le but de l'administration. Or, la Dalmatie et la Croatie produisaient d'excellents tabacs. Il fallait donc encourager cette culture ; les manufactures italiennes achèteraient du tabac illyrien au lieu d'en acheter du hongrois et du ture, et la régie française tirerait de l'Illyrie la quantité qu'elle était autorisée à faire venir de l'étranger. Comme l'Illyrie avait besoin de moyens d'exportation, il fallait laisser à tous la liberté de planter et de vendre le tabac. La mise en régie bornerait probablement la culture aux besoins de la consommation locale. On pourrait compenser cette perte par un droit d'entrée sur les tabacs hongrois, en feuilles, tant que l'Illyrie ne suffirait pas. Ce droit stimulerait aussi la production indigène.

Catineau La Roche voyait donc le mal principal dans l'insuffisance des douanes, et se prononçait contre une régie des tabacs, mais pour une régie des sels. Cependant, les douaniers ne furent pas augmentés, et le décret du 14 mars 1812 ¹ établit une régie réunie des sels et tabacs au compte du gouvernement. La ferme des tabacs, prévue au marché passé en juin 1810 avec Schram, fut supprimée le 1^{er} juillet 1812, et le marché, passé en avril 1810, avec Adamić, pour l'approvisionnement du sel, fut résilié à la

¹ AN, AF^{IV}, pl. 5093, 1bis. TO, 1812, 34, 35. Mentionné chez H. Costa, *B^a träge...*, pp. 25-26, A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 338, D. I. (C. 111), *De saline di Trieste...*, XX, pp. 137-141.

même époque. La régie du gouvernement devait tirer, de France, un tiers des sels nécessaires estimé à 40.000 qx (à 56 kg.), qui seraient fournis au prix le plus bas et affranchis des droits de douane, de transit et de navigation sur le Pô. La même régie était chargée de la fabrication et de la vente exclusives des tabacs et tirerait, également de France, le quart des feuilles nécessaires, estimé à 1.500 qx (à 56 kg.), qui seraient fournis à 76 fr. le quintal et également affranchis. La régie serait composée d'un directeur général, de 3 administrateurs, d'un secrétaire général et d'un caissier, aux traitements de 12.000 et 6.000 fr. Ils auraient encore une remise de 5 % sur les produits nets au delà de 3 millions, de 10 % de 3.600.000 à 4.000.000 et de 20 % en excédant 4 millions.

Les sommes nécessaires au premier établissement seront avancées sur les finances des Provinces Illyriennes. La régie entrera, le 1^{er} juillet, en possession des magasins, dépôts, etc. Il devra y avoir toujours du sel pour six mois en magasin. Les prix sont provisoirement maintenus. Le tarif sera diminué quand la récolte indigène suffira aux besoins. La régie doit fournir aux régiments croates la quantité de sel nécessaire à leur consommation, à des prix qui seront réglés. Tout autre privilège est aboli. Les sauniers de l'île de Pag étaient exempts du service de la garde nationale, leur association était autorisée à fournir son contingent en volontaires. La régie entrera également en possession des bâtiments et du matériel servant à la fabrication des tabacs, ainsi que des stocks qui seront achetés après estimation. Les tabacs seront classés en 3 qualités : supérieur, médiocre et inférieur ; les tabacs avariés seront brûlés. Le gouverneur général proposera un nouveau tarif, et des mesures pour protéger la culture indigène.

Les tabacs en feuilles pourront circuler sans acquit-à-caution, les tabacs fabriqués porteront la marque de la manufacture impériale et auront besoin, au-dessus de 10 kg., d'un acquit-à-caution. Il est défendu à chaque particulier d'avoir chez lui du tabac en feuilles, s'il n'est pas cultivateur, et la même défense fut faite aux cultivateurs, après la date fixée pour la livraison aux magasins de la régie. Tout tabac en feuilles sans acquit sera confisqué, de même que les bâtiments, voitures, etc., servant au transport. Les propriétaires, voituriers, etc., paieront une amende de 50 fr. Il est également défendu à tout particulier d'avoir chez lui des tabacs fabriqués, autres que ceux de la régie. Les tabacs en feuilles et fabriqués sont prohibés à l'entrée, à l'exception de ceux venant de France. Toute infraction est punie d'une amende de 500 fr. et de la confiscation des tabacs. Les préposés de la régie qui en falsifieraient les tabacs, seront destitués et punis de six jours

à 2 ans de prison, et de 16 fr. à 500 [fr. d'amende. La contrebande du sel et du tabac, avec attroupement et port d'armes, sera jugée conformément à la loi du 13 floréal an XI. Les frais d'administration seront réglés par décret. Le caissier de la régie fournira une caution de 50.000 fr. en immeubles.

La Croatie militaire était exceptée des dispositions du présent décret et était considérée comme province étrangère. Le siège de la direction générale était à Trieste ; à Ljubljana, il y avait un directeur particulier pour la Carniole et la Carinthie et des receveurs dans les villes principales : Beljak, Lienz, Novo mesto, Pazin, Pula, Rijeka, Karlovac, Bakar, Senj, Rab, Bag, Pag, Zadar, Novigrad, Skradin, Šibenik, Trogir, Split, Omiš, Makarska, Ston, Dubrovnik, Kotor. L. Delaville Le Roulx devint directeur général, Gauthier secrétaire général, le baron de Kalchberg caissier, J. Maltese directeur des sels et tabacs, à Rijeka.

Il semble qu'Adamić et Schram ne s'attendaient pas à l'établissement d'une régie du gouvernement, et qu'elle les prit à l'improviste. Toussaint en parle dans un de ses rapports ¹ : Les associés d'Adamić étaient dans la plus grande inquiétude ; celui-ci s'était rendu, il y avait longtemps déjà, en Angleterre, pour des dispositions concernant le commerce du sel, et, comme son contrat avait été résilié depuis son absence, ils craignaient qu'Adamić n'eût fait de grands sacrifices avant que la nouvelle de la reprise de la vente du sel par le gouvernement ne lui fût parvenue. On croyait également que les associés de Schram seraient lésés, mais que lui-même se tirerait d'affaire et, comme il avait fait un héritage considérable en Autriche, on présuma qu'il irait s'y établir.

A cette époque, il y eut aussi un épisode caractéristique, l'arrestation d'Adamić, dont nous informe également Toussaint ². Adamić avait été en Angleterre, afin de négocier le commerce du sel pour l'Illyrie et même pour l'Italie. Son associé, Cayoüs, prétendit qu'Adamić qui, sous l'Autriche, était en rapports commerciaux avec l'Angleterre, avait dénoncé à l'amirauté de Londres 42 pirates qui ravageaient les côtes illyriennes, sous pavillon anglais ; par suite, ces pirates avaient reçu l'ordre de quitter l'Adriatique, et plusieurs chefs avaient été punis. En retournant, Adamić apprit, à Malte, que les pirates avaient juré de se venger ; il s'embarqua alors sur un bâtiment sicilien et se rendit à Vis. Là, le colonel Danese ³

¹ AE, Autriche, 55 (Provinces Illyriennes), 23 août 1812.

² AHG, 10/5, rapports du 18 novembre, 23 novembre, 5 décembre, lettre du 30 novembre 1812.

³ Émissaire autrichien en Dalmatie (P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 438).

lui apprit que les Anglais préparaient une descente à Kotor ; Adamić ne voulant plus aborder en Dalmatie, se rendit à Venise. Là, ayant été interrogé, il répondit au conseil de santé qu'il ne voulait — d'après les instructions du gouverneur général —, répondre qu'au gouverneur général ; on l'arrêta, puis on le mit en liberté ; à Ljubljana, il fut de nouveau arrêté et conduit à Trieste, sous le soupçon d'avoir procuré au colonel Danese les moyens de pénétrer sur le continent. Le 27 novembre, il fut mis en liberté et, le 30, revenu à Rijeka, Adamić se plaignit à Bertrand de ces deux arrestations de 52 jours qui l'avaient ruiné et lui avaient fait perdre son crédit en même temps que 30 navires approvisionnant de sel l'Italie. Il énuméra ses titres : Quand les Français étaient venus, les caisses publiques étaient vides. Lui seul eut confiance dans le gouvernement, meubla l'hôpital de Rijeka, nourrit les troupes, fournit des grains à la Croatie militaire, exporta les métaux et les planches de l'Illyrie, approvisionna de sel en 5 mois, et pour une durée de 14 mois, les magasins de Kotor à Devin, qui étaient vides. Quand les innovations des douanes causèrent, en représailles, la suppression du commerce du sel, le gouverneur général avait voulu qu'Adamić allât en Angleterre, pour le rétablir. Il y avait mis 14 mois et réussi, à Londres, en manœuvrant l'opposition, à faire adresser des reproches à l'amirauté, à propos des corsaires qui déshonoraient la nation. Ordre avait été donné de lever le blocus pour tout navire non armé. Ce n'était pas un homme qui conspirait contre la patrie, celui qui, en 1809, avait approvisionné de sel l'Italie, alors en guerre avec l'Autriche. Adamić pria de faire poursuivre ses calomniateurs, sinon, il se retirerait en Autriche ou en Italie. Une semaine plus tard, le gouvernement désira de nouveau son secours pour aider les négociants Rudolph à Ljubljana, Voit à Trieste, et Donadien, à approvisionner Dubrovnik et Kotor, peut-être en procurant libre passage aux convois.

Ces rapports sont presque volontairement obscurs ; néanmoins, ils laissent entrevoir le rôle singulier que joua Adamić avec la complicité presque ouverte du gouvernement illyrien, comme intermédiaire plus ou moins officieux entre l'Illyrie et l'Angleterre. Probablement, ses embarras financiers ont ici leur source.

Une nouvelle ère commença avec l'établissement de la régie d'État des sels et des tabacs ; les directives de Chassenon et de Catineau La Roche furent exécutées.

En ce qui concerne les tabacs, la tendance était de pourvoir la régie de tabac indigène. On publiait des invitations à planter du tabac, sans beaucoup de succès, d'ailleurs. Un avis du 8 fé-

vrier 1813 ¹, avertit le public que l'intendant général avait désigné pour cette culture, la même année, les provinces de la Carniole et de la Croatie civile ; aux autres provinces, elle était défendue sous peine de 1.000 fr. d'amende. Codelli publia, le 12 avril, un avis ² que quiconque désirait des plants de tabac pouvait s'adresser au directeur de la régie. En mars, furent fixés les prix d'achat pour la récolte de 1813 ³, par quintal décimal, en francs : premier arrondissement : Croatie civile, bonne qualité : 100, 80, 70 ; qualité médiocre : 90, 70, 60 ; mauvaise : 60, 50, 40 ; second arrondissement : Carniole, bonne qualité : 95, 75, 65 ; médiocre : 85, 66, 55 ; mauvaise : 55, 45, 35. Le tarif français restait en vigueur jusqu'à la fin de juillet 1814, date où Saurau, le 16 juin, introduisit la patente autrichienne du 8 mai 1784 ⁴. Enfin, le 12 mai, comme mesure de sûreté publique, un avis de police, à Ljubljana, défendit de fumer la pipe, et surtout les cigares, dans les rues et places, sous peine de confiscation, et, en cas réitéré, sous peine plus grave ⁵.

Quant aux sels, on poursuivait également la politique, déjà manifestée en 1810, qui était de s'affranchir de l'étranger, en relevant les salines indigènes. En Dalmatie, il ne paraît pas que le gouvernement ait fait beaucoup. On parla, à plusieurs reprises, du relèvement de ces établissements et nous connaissons le conseil de Catineau. Mais le manque d'argent ne permit pas d'en venir des paroles aux actes. On fit plus pour les salines de Trieste, surtout pour celles de Žavlje et de Škedenj ⁶. Ces salines se trouvaient déjà, à la fin du XVIII^e siècle, dans un état de décadence. Les guerres, surtout celle de 1809, firent empirer encore la situation, qui devint déplorable. Mais ici se manifesta une des rares bonnes conséquences du système continental, en Illyrie : ceux qui plaçaient autrefois leurs capitaux dans le commerce transocéanique, les placèrent dorénavant dans les salines, qui ressuscitèrent ; et, même après la fin du système, leur activité persista. C'était la part des particuliers ; l'autre fut l'aide du gouvernement. L'intendant Arnault publia, le 19 avril 1810, un avis, par lequel les travaux nécessaires pour mettre en bon état les salines de Žavlje et de Škedenj seraient adjugés au plus offrant. Les réparations furent exécutées en 1811, avec une dépense de 5.498 fr. pour

¹ TO, 1813, 13.

² AML, 1, n° 90.

³ TO, 1813, 20.

⁴ APL, F_{1a}.

⁵ A. Aškerc, *Kako se je godilo...* (La situation des fumeurs...), pp. 338-39.

⁶ D. Rossotti, *Delle saline di Trieste...*, XVIII, pp. 113-115 ; XIX, pp. 417-418.

Škedenj, et de 2.404 fr. pour Žavlje, le tout aux frais du gouvernement. Le 13 avril 1812, fut instituée une commission des sels pour surveiller les travaux et maintenir l'ordre entre propriétaires et sauniers. Arnault en nomma les membres, le 20 mai : 3 délégués des propriétaires — parmi lesquels la commune de Trieste et les domaines — et 3 des sauniers. Un arrêté du 8 mars 1813, décidant de mettre Žavlje et Škedenj sans délai en pleine culture, renfermait également des dispositions pour améliorer le sort des sauniers employés.

Néanmoins, les salines indigènes ne pouvaient couvrir les besoins de l'Illyrie et, comme auparavant, les navires continuèrent d'importer du sel. Au début de 1812, Napoléon fut instruit de l'arrivée à Trieste de plusieurs bâtiments illyriens, chargés de sel et de denrées coloniales, et demanda compte des autorisations données. Montalivet répondit, le 6 janvier ¹, en rappelant les décrets du 26 février et du 11 juillet 1811, qui dispensaient des dispositions du décret du 25 juillet sur les licences, et expliquaient partiellement ces arrivées. Indépendamment de ces dispositions, le sel était aussi l'objet de demandes de licences, que Napoléon accordait encore assez facilement. Il avait signé 6 licences : 4, le 18 septembre 1811, pour Carracolo et Zazzarengo à Trieste, valables pour 6 mois, et applicables à des navires tripolitains, avec l'obligation d'exporter la valeur en produits illyriens et français et d'importer deux tiers de sel, et un tiers d'objets autorisés ; le 7 décembre, 1 licence à Louis Michaud, négociant à Rijeka, pour le navire illyrien *le Chasseur*, et 1 à l'armateur Gaëtano Anastasio à Trieste, pour *la Sémiramide*, ces deux licences fixant moitié de l'importation en sel, moitié en denrées autorisées. L'Illyrie souffrant toujours d'une pénurie de sel, les négociants demandèrent encore d'autres licences, pour 12 navires tripolitains, et valables un an. Cependant, le ministre de la marine avait signalé des abus, commis par 65 navires sortis des ports illyriens pour l'approvisionnement du sel, lesquels entretenaient des communications continues avec l'ennemi. C'étaient des bâtiments libres ; c'est pourquoi Montalivet demanda s'il ne valait pas mieux donner des licences, en nombre limité, et dont les maisons de commerce fussent responsables, que de laisser à tous les navires illyriens la liberté d'aller chercher du sel. Mais, sur ce point, il n'y eut pas de changement. Les navires continuèrent d'importer librement du sel, et aussi d'avoir, au retour, des difficultés avec les douanes, comme par exemple le navire ottoman *Irnikov*, avec une cargaison de

¹ AN, AF¹⁷, 1713, 7^e d., p. 1.

deux tiers en sel et un tiers en marchandises permises, à la douane de Trieste, en février 1813¹.

Les sels et les tabacs étaient aussi — comme nous l'avons déjà vu à plusieurs reprises — l'objet d'une active contrebande. Les actes des tribunaux de Karlovac et de Ljubljana renferment bon nombre d'arrestations, de confiscations et de condamnations, pour 1811, 1812 et 1813, concernant la contrebande de sel et de tabac, dans quelques cas aussi, de sel minéral d'Autriche². Les contrebandiers de sel étaient en relation étroite avec les Anglais. Nous avons déjà parlé ailleurs — au chapitre des routes — de la pointe de Klek. Chabrol rapporte, le 18 février 1813³, que les Anglais se sont emparés, le 4 février, de Lastovo et de Korčula, pour s'assurer les communications avec Klek et le commerce de sel avec les Turcs, ce qui a pour résultat de priver la régie de bénéfices considérables. A Dubrovnik, la vente du sel gris et du sel blanc était presque nulle, à cause des grandes quantités de sel introduites par la contrebande à des prix inférieurs à ceux de la régie⁴. On baissa alors les prix — vers la fin de l'Illyrie — : celui du sel gris, pour les habitants, à 8 fr. le quintal (56 kg.), pour les Turcs à 7 fr. 50 ; celui du sel blanc à 10 et 9 respectivement⁵. Un projet de décret sur la contrebande du sel, que Napoléon approuva le 24 septembre⁶, punit toute introduction frauduleuse avec confiscation et amende au triple de la valeur du sel saisi, plus 100 fr. ; propriétaires, assureurs, complices, etc., étaient tous solidaires. En juillet, les Anglais avaient été à Rijeka et un pillage général des magasins des sels et tabacs à Rijeka et Bakar, par les habitants voisins, s'en était ensuivi. Bertrand arrête, le 18 juillet⁷, qu'en 3 jours ces sels et tabacs doivent être déclarés et remis aux maires. Des visites domiciliaires seront faites, et les recéleurs condamnés aux peines prévues au décret du 14 mars 1812. Mais il est plus que probable que ces deux dernières mesures ne furent pas exécutées.

De bien moindre importance étaient les monopoles des poudres, des salpêtres et de la loterie. Pour les premiers, qui en Autriche

¹ AN, F¹², 1081, 2 avril 1813.

² AMK ; AEZ ; ATL ; APL, F₂ ; AML, 18 ; partout plusieurs actes.

³ AN, AF^{IV}, 1089 B, 2^e d., p. 29.

⁴ Paulić, le consul d'Autriche à Fravnik, était d'avis qu'on avait augmenté le prix du sel en Illyrie pour couvrir le déficit du transit franco-illyro-levantin. (V. Popović, *Trgovina i promet Bosne u Napoleonovo doba* (Le commerce de la Bosnie à l'époque napoléonienne), pp. 89-90.

⁵ AHG, 10/6, 9 septembre 1813.

⁶ AN, AF^{IV}, 1305, pièces 258-260.

⁷ APL, 44.

avaient été également monopoles, bientôt après la cession, la production descendit. Lichtenberg, président de la régence en Carniole, adressa, le 7 février 1810, au général baron de Plauzonne, chef de l'État-major général de l'armée d'Illyrie, des demandes des mines particulières de Carniole et de Carinthie, qui manquaient de poudre, ainsi que les mines impériales. Le moulin à poudre, près de Ljubljana, en possession des héritiers de Kapus, n'était plus en activité depuis 9 mois. Dauchy trouva exagérées les quantités de poudre demandées par les mines et demanda, le 17, une liste de renseignements sur le système employé en Autriche, le prix d'achat, de vente, etc. L'administrateur du moulin à poudre, Max Čerin, y répondit, le 27 février et le 7 mars : au temps de l'Autriche, le prix du quintal (56 kg.) avait été : de salpêtre 110 fl., de soufre 25 fl., de poudre d'arquebuse 111 fl., de poudre à fusil ou à canon 93 fl., de poudre de mine, 87 fl. A présent, à cause de la dépréciation de l'argent, les prix respectifs étaient : 200, 150, 222, 192, 197, c'est-à-dire le double. Pour l'avenir, on ne pouvait rien dire. Les prix de vente, en Autriche, aux particuliers, étaient, pour les 3 sortes de poudre 225, 177, et 130 fl., le tout en Bancozettel, d'après la valeur nominale. Les frais de fabrication étaient alors le triple. On pouvait atteindre annuellement 500 qx (à 56 kg.) de poudre de mine, et la moitié en espèces plus fines. C'était trop peu pour l'Illyrie, mais on pourrait augmenter la production de moitié ¹.

Le 15 juillet, 12 salpêtriers furent nommés, et le 17 décembre, Marmont prit un arrêté relatif à l'exploitation et à la fabrication des salpêtres ¹. A partir du 1^{er} janvier 1811, le gouvernement se réserva l'exploitation. Les arrondissements des 12 salpêtriers et les quantités à livrer seraient fixées par une commission de l'administration des poudres. Le quintal (à 56 kg.) leur serait payé 55 fl. ; ils devraient faire les livraisons à la fin de chaque mois ; s'ils vendaient ailleurs, leur atelier serait supprimé et ils paieraient une amende de 500 fr. Tout individu exploitant sans autorisation paierait 300 fr. d'amende. L'administration des poudres surveillerait la fabrication. 3.000 fr. d'amende, avec confiscation de la poudre, étaient infligés aux particuliers qui en fabriqueraient sans autorisation spéciale. Dans la quinzaine, chaque possesseur de plus de 5 livres (à 0 kg. 56) devait les déclarer à l'autorité locale, sous peine de confiscation et d'amende de 200 fr. Les propriétaires des mines, forges et usines devaient déclarer à l'intendant la quantité

¹ AGL, 1810.

² APL, F₃ ; TO, 1811, 18.

dont ils disposaient et celle qui leur était nécessaire pour un an. Dans chaque ville, une personne serait exclusivement chargée de la vente. Les vendeurs sans autorisation verraient leur stock confisqué, avec une amende de 500 fr. Si un vendeur vendait de la poudre de contrebande, sa commission serait supprimée, la marchandise confisquée, et il paierait 1.000 frs. d'amende. De même, seraient condamnés à 20 fr. d'amende par livre (0 kg. 56), ceux qui transporteraient plus de 10 livres de poudre sans passeport de l'administration des poudres et salpêtres, et les poudres, les voitures, etc. seraient confisquées. Tout navire marchand devait, dans les 24 heures, faire la déclaration des poudres à bord, et ne pouvait sortir sans permis des douanes ou de la marine, sous peine de 500 fr. d'amende. Les poudres prises à l'ennemi par les bâtiments de guerre seraient achetées, si elles étaient bonnes, pour le service de la marine ; sinon, elles seraient payées d'après la proportion de salpêtre. La poudre de chasse serait vendue aux débiteurs à 465 fr. par quintal (56 kg.) et revendue à 500 fr. ; la poudre de mine à 182 et 200 fr. ¹

Barthomeuf, commissaire en chef de l'administration générale des poudres, en France, chargé par le ministre de la guerre d'organiser le service des poudres et salpêtres en Illyrie, vint, en août 1812, à Ljubljana, et l'arrêté du 15 décembre de la même année ² fusionna l'administration des poudres et salpêtres avec la régie des sels et des tabacs. C'était l'organisation définitive, avec un commissaire en chef de 1^{re} classe, deux commissaires adjoints ambulants, un élève, un garde-magasin caissier et un entreposeur. Les droits sur la fabrication des potasses étaient maintenus, et la fabrication n'était permise que par commission des commissaires des poudres. Le nombre nécessaire des salpêtriers devait être encore déterminé. L'ancien prix de 142 fr. pour le quintal de Vienne (56 kg.) n'était que provisoire. Il serait établi par le gouvernement une seule et unique raffinerie, et une fabrique impériale des poudres. La poudrière, près de Ljubljana, serait mise à la disposition de l'administration le 1^{er} janvier 1813. 3.000 fr. d'amende, avec confiscation, seraient infligés pour fabrication illicite de poudre. Il y aurait un entreposeur à Beljak pour approvisionner la Carinthie, et deux dépôts de poudre, un à Ljubljana et un à Beljak. Quand les Autrichiens revinrent, les salpêtriers établis par les Français s'enfuirent ; il n'y avait pas de stocks, et les deux établissements de Ljubljana furent occupés par la commission d'artillerie ³.

¹ TO, 1812, 64.

² TO, 1813, 23-28.

³ AML, 13, n° 30 (9 décembre 1813).

Quant à la loterie, elle fut établie par l'arrêté de Marmont, du 1^{er} août 1810 ¹, pour garder le numéraire, car, depuis la suppression de l'ancienne loterie autrichienne, beaucoup de gens l'exportaient au profit des loteries étrangères de Venise, Graz, etc. Elle eut un directeur général à Ljubljana — Emmanuel Lebœuf —, 1 caissier principal, 2 inspecteurs d'arrondissement à Trieste et à Zadar, 3 contrôleurs et receveurs. Les loteries étrangères ou particulières furent prohibées. On ne manqua pas de souligner, dans des avis nombreux parus au *Télégraphe Officiel*, etc., les avantages qu'elle présentait sur l'ancienne loterie autrichienne. Un arrêté du 5 janvier 1812 ², fixa encore, à partir du 15 janvier, le minimum de la mise à 25 c. et 10 c., et établit une seconde roue de loterie à Trieste.

On peut encore mentionner la chasse et la pêche, considérées comme régales, mais de peu d'importance, et dont on ne s'occupait pas beaucoup. Quant aux délits de chasse, le décret général du 8 mai 1811, attribuant sur chaque condamnation une gratification de 3 fr., fut rendu applicable à l'Illyrie ³.

Si nous réunissons ici ce que les différents monopoles rapportèrent, chaque année, nous avons les chiffres suivants (en francs) ⁴ : En 1811, le tabac donna 500.000 fr., le sel 1.500.000 fr. ; en 1812, sels et tabacs, 2.000.000 de fr. ; en 1813, on attendait 3.000.000 de fr. Les poudres et salpêtres rapportèrent en 1811 (les autres années n'étant pas mentionnées) 50.000 fr. La loterie, en 1810, ne donna rien, en 1811, on avait prévu 60.000, mais on n'eut que 6.500 ; en 1812, on n'avait prévu que 150.000, mais on reçut 240.000 ; en 1813, on serait parvenu probablement à 300.000 — ce qui prouve évidemment que les gens aimaient à jouer, en dépit des temps mauvais. Ces chiffres ne sont pas précisément imposants ; cependant, on constate une lente progression. Nous avons vu que les contributions directes baissaient ; pour les contributions indirectes, c'est le contraire : elles augmentaient, quoique assez insensiblement. Néanmoins, ce qui est curieux, c'est que la population, qui souffrait tant des contributions directes, souffrait moins des contributions indirectes, parce que celles-ci lui étaient plus familières, existant déjà du temps de l'Autriche. Tout de même, nous verrons, dans le chapitre sur l'opinion publique, les plaintes à propos du renchérissement du sel et du tabac.

¹ APL, F₃.

² TO, 1812, 16.

³ APL, 44.

⁴ AN, AFIV, 1713, 8^e d., p. 2.

c. — Les domaines.

En Illyrie, surtout en Carinthie et en Carniole, un nombre considérable de domaines passèrent de la propriété du gouvernement autrichien à celle de Napoléon. Nous avons déjà parlé des forêts et des mines d'État, il nous reste à parler des autres propriétés, seigneuries, terres, jardins, prairies, bâtiments, etc. Cependant, il n'y a pas de liste complète conservée ; en janvier 1810, une liste partielle des biens d'État en Carniole en énumère 31 ¹. Mais le nombre des anciens domaines fut augmenté par des séquestres importants. En outre, les domaines étaient réunis dans une même administration, avec l'enregistrement et le timbre, dont nous parlerons aussi brièvement.

L'administration de l'enregistrement et des domaines en Illyrie ² fut organisée par arrêté du 28 octobre 1810. L'arrêté du 15 juillet 1810, établit la contribution du timbre, que vise aussi celui du 25 juillet 1811 ³. L'arrêté du 6 octobre 1811 ⁴ ajouta la contribution sur les cartes à jouer et sur plusieurs objets semblables qui furent également imposés. La population trouvait toutes ces contributions assez vexatoires.

La dépréciation de la monnaie provoqua l'arrêté du 20 octobre 1810 ⁵, qui décidait que les fermiers des domaines nationaux, dont les baux étaient stipulés en grains ou denrées, seraient tenus de payer en numéraire métallique la valeur des grains et denrées, d'après les mercuriales publiées dans les chefs-lieux de canton, dans un délai de 2 mois. L'arrêté du 11 janvier 1811 ⁶ nous révèle une conséquence fâcheuse du changement de gouvernement, en proclamant que quiconque, dans l'espace d'une année, procurerait à l'administration des domaines la possibilité de poursuivre des sommes ou effets soustraits au gouvernement au cours du changement de l'administration, recevrait un quart de cette valeur.

Le décret organique du 15 avril — art. 163-166 — n'apporta pas de changements dans cette partie de l'administration, dont on peut poursuivre les opérations dans les avis au *Télégraphe Officiel* ⁷ : elle vendit des planches et des denrées à Vrhnika, en janvier 1811,

¹ AGL, 3 janvier 1810.

² P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 382-383.

³ APL, F₃.

⁴ *Ib.*

⁵ TO, 1810, 14.

⁶ TO, 1811, 6.

⁷ TO, 1811, 4, 12, 13, 18, 23, 24, 27, 79, 80 ; 1812, 17, 23, 33, 80 ; 1813, 2, 21. AMK, 1811.

des grains de 3 seigneuries de Carinthie, en février, et mit, le même mois, en location aux enchères, pour 3 ans, une scierie à Bistra ; en mars, le bureau de Beljak vendit des cordes, des planches et des clous, et loua, aux enchères, plusieurs jardins, prairies, terres et bâtiments ; celui de Ljubljana vendit des denrées périssables, et provenant des approvisionnements du siège : riz, haricots, viande salée ; en avril, suivirent une vente de provisions du château de Sachsenburg, et une vente aux enchères, à Metlika ; en octobre, l'adjudication des droits de péage à Beljak et Lienz, et des impôts sur le vin, la viande et la musique, à Postojna et Ljubljana ; au début de 1812, 3 domaines en Carinthie furent donnés en bail pour 3, 6 ou 9 ans, et les droits sur le vin, à Trieste, loués pour 1812 ; l'administration militaire, à Trieste, vendit du blé et des haricots ; la fourniture du papier destiné au timbre, et l'adjudication des impôts sur le vin et la musique, à Postojna, se firent en octobre ; en janvier 1813, 2 moulins impériaux furent mis en adjudication ; en avril, on vendit des objets provenant des corporations supprimées.

Tout ceci ne représente rien d'extraordinaire, mais donne le tableau d'une activité régulière. Cependant, l'administration de l'enregistrement et des domaines avait un défaut : un personnel très nombreux, qui se multipliait sans que, pour cela, les recettes suivissent la même progression — comme le dit P. Pisani. Parmi ces fonctionnaires, se distingua Bella (Français) ¹, vérificateur de l'enregistrement et des domaines et qui, d'après Pellenc ², pourvut plusieurs membres de sa famille de postes dans son administration ; tous, dans l'ensemble, étaient peu estimés. Belloc ³, son beau-fils, était directeur de l'enregistrement du timbre et des domaines.

Ce qu'il y a de plus intéressant dans l'administration des domaines illyriens, c'est son enrichissement grâce aux biens séquestrés ; on mettait sous séquestre avec zèle, surtout au début.

Il y eut d'abord quelques séquestres de biens de particuliers. Dauchy ordonna, le 8 février 1810 ⁴, de mettre le séquestre sur les biens de Montecucoli, pour apprendre aux grands propriétaires à payer avec exactitude les contributions. Marmont, par un arrêt du 14 mars ⁵, mit sous séquestre les biens de Monkovic et de

¹ Dossier personnel détruit.

² Dossier personnel détruit.

³ AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 36.

⁴ AGL, 1810.

⁵ APL, 41. Il n'a pas été conservé plus de détails sur ces trois personnages ni sur les motifs des séquestres.

Dimitri ; et, le 11 janvier 1811 ¹, la réunion au domaine des biens meubles et immeubles des bénéfices vacants fut exécutée.

Plus importants, cependant, que ces séquestres privés étaient ceux des biens autrichiens en Illyrie, exécutés en représailles de certaines décisions de Vienne. En réponse à la décision de la chambre des finances de Vienne du 18 février 1810, mettant sous séquestre les biens de l'évêché de Ljubljana, en Styrie, Dauchy ordonna, le 6 avril, aux intendants ² de mettre sous séquestre tous les biens, meubles et immeubles, rentes, titres, etc., appartenant à des évêchés, curés, couvents et autres établissements ecclésiastiques, en Autriche. Le 11 décembre ³, l'Autriche suspendit, jusqu'au 1^{er} octobre 1811, les jugements qui condamnaient les sujets autrichiens à payer des étrangers en bon argent. Marmont répondit par l'arrêté du 1^{er} janvier 1811 ⁴, pour atténuer les effets de cette mesure sur les Illyriens : tous les biens et propriétés autrichiens en Illyrie, en meubles, marchandises, rentes, créances, capitaux, etc., étaient saisis et provisoirement séquestrés comme garantie. Tout paiement ou remboursement à des sujets autrichiens avant le 1^{er} octobre était défendu aux Illyriens. Les Illyriens, débiteurs ou créanciers d'Autrichiens, devaient faire, dans les 3 jours, la déclaration de leur situation aux intendants et commissaires de police. Il était créé, à Trieste, une commission spéciale, composée du consul Segulier, du receveur général Basson, du président du tribunal Pascotini, et de 2 négociants, pour prononcer en dernier ressort sur les contestations, qui pourraient naître de cet arrêté. Mais cet arrêté fut annulé par celui du 14 février ⁵, dont le motif est inconnu.

Sur la demande de l'ambassadeur d'Autriche, Schwarzenberg, relative à cette affaire des séquestres, Marmont adressa à Napoléon un mémoire que celui-ci envoya le 2 avril à Champagny en disant ⁶ qu'il était peut-être convenable de liquider toutes ces affaires de mainmorte. L'Autriche, de son côté, ferait ce qu'elle voudrait des biens du clergé illyrien ; lui — Napoléon — s'empare-rait des biens du clergé autrichien. Les deux choses se vaudraient, et on prouverait, par une note, que les Autrichiens avaient commencé. Néanmoins, l'affaire ne fut pas résolue si vite. Un « État des biens séquestrés, en Illyrie, sur des établissements publics

¹ TO, 1811, 19.

² APL, 41.

³ H. Hermann, *Handbuch der Geschichte... Kärntens*, III-1, p. 361.

⁴ TO, 1811, 3.

⁵ AML, 19, n° 45.

⁶ *Correspondance*, XXII, n° 17545.

et religieux, dépendant de l'Autriche, et réciproquement de ceux appartenant à des établissements illyriens, séquestrés en Autriche», fait par Chabrol, le 19 juin 1813, et envoyé par Bertrand au ministre des affaires étrangères ¹, portait les chiffres suivants : biens autrichiens, séquestrés en Illyrie : en Croatie civile, 13 seigneuries, etc., appartenant pour la plupart au chapitre de Zagreb, et en Haute-Carniole 3 propriétés, le tout avec un revenu annuel de 46.385 fr. ; biens illyriens, séquestrés en Autriche : 2 en Styrie, et 1 en Basse-Carinthie, appartenant à l'évêché de Ljubljana, avec un revenu annuel approximatif de 29.758 fr. C'était donc un excédent de 16.627 frs. de revenu annuel, en faveur des finances illyriennes, correspondant à un capital de 332.538 fr. (Le mémoire montre aussi que le mode de liquidation proposé par Napoléon était tout à fait à l'avantage de l'Illyrie.) Mais Gaudin écrivit encore, le 9 juillet, à Maret, sur le même sujet, en proposant la levée de séquestre réciproque, et ces dernières données nous montrent que la guerre de 1813 devança la liquidation des séquestres illyro-autrichiens — comme tant d'autres liquidations dont nous parlerons encore.

Quant aux revenus des domaines, nous avons déjà vu ailleurs que les bois et les mines ne donnaient absolument rien. Cependant, l'enregistrement et les domaines, en général, rapportaient plus qu'on n'avait prévu : en 1811, 1.500.000 fr. au lieu de 1.200.000 ; en 1812, 2.800.000 au lieu de 2.400.000 ². Peut-être devait-on justement ce surplus aux nouvelles acquisitions par les séquestres. Et avec les domaines, nous en avons fini avec les contributions indirectes, et nous pouvons passer aux résultats de tous ces efforts, tels qu'on peut les restituer d'après les budgets illyriens.

d. — Les budgets.

Les budgets illyriens présentent la même courbe que l'administration générale : au début, du désordre — c'est-à-dire du déficit — qui, graduellement, fait place à un ordre apparent — traduit par l'excédent des recettes sur les dépenses. Ainsi, excepté celui de 1810, les budgets paraissent à peu près en équilibre. Mais ils étaient trop beaux pour être réels — cet équilibre était très artificiel. Le gouvernement obtint l'excédent en diminuant les dépenses de l'administration — au début, déjà plutôt modestes — ce qui était plus facile que d'augmenter les recettes.

¹ AE, Autriche, 55 (Provinces Illyriennes).

² AN, AF^{iv}, 1713, 8^e d., p. 2.

Car, on pouvait prescrire toutes sortes d'impôts; on pouvait employer tous les moyens pour les percevoir — on ne pouvait pas conférer aux contribuables la capacité de les acquitter, leur force économique baissant constamment. Napoléon se montra à plusieurs reprises très mécontent du budget illyrien : le gouvernement illyrien n'avait aucune raison d'en être plus content.

Dès le 9 février 1810, Napoléon écrivit à Gaudin ¹ que l'Illyrie devait donner 12 millions de revenu net, payer l'armée et l'administration générale. Pour cela, il fallait diminuer les dépenses, ou en mettre une partie à la charge des villes et des communes, et augmenter les impôts indirects. Et le 9 novembre, il écrivait à Lauriston ² qu'après 15 mois, il n'y avait pas encore de budget; si cela durait, il devrait en charger les employés civils de l'administration. Cependant, Marmont avait proposé, le 27 octobre ³, le budget suivant : recettes 13.843.000 fr., dépenses 21.390.629, déficit 7.547.629. Napoléon envoya ces propositions; le 21 novembre, à Gaudin ⁴, pour y faire faire des réductions : les dépenses étaient exorbitantes; pourquoi payer les pensions autrichiennes et celles du clergé? Il y avait déficit de 7 millions, mais l'Illyrie ne devait pas attendre un sou de la France. Le 26 décembre ⁵, on soumit à Napoléon un budget modifié : recettes 12.475.231, dépenses 18.809.805, déficit 6.334.574, budget qui fut approuvé.

Le budget pour 1811, le mieux connu, parce qu'il était dans le décret du 15 avril 1811, art. 157-162 ⁶, était composé comme suit :

<i>Recettes :</i>		frs.
Contribution foncière.....		4.500.000
Patentes.....		200.000
Enregistrement, timbre, domaines, bois.....		1.200.000
Droits de douanes, sels.....		2.600.000
Tabacs.....		560.000
Loterie.....		60.000
Poudres et salpêtres.....		50.000
Croatie militaire.....		813.000
Recettes diverses et accidentelles.....		60.000
		10.043.000

¹ *Correspondance*, XX, n° 16231.

² *Correspondance*, XXI, n° 17121.

³ AN, AF^{iv}, 1713, 6^e d., pièces 22, 24.

⁴ *Correspondance*, XXI, n° 17148.

⁵ AN, AF^{iv}, 1713, 6^e d., p. 28. B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), p. 206.

⁶ *Ib.*, p. 207. P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 376.

Dépenses :

	frs.
Justice	410.000
Finances.....	500.000
Pensions.....	700.000
Intérieur.....	800.000
Trésor.....	200.000
Guerre et régiments croates.....	2.400.000
Administration de la guerre.....	
Marine.....	1.000.000
Cultes.....	527.000
Fonds de réserve.....	63.000
	6.600.000

Le surplus de 3.443.000 fr. devait être affecté aux dépenses de la guerre et de l'administration de la guerre. Cependant, entre temps (la date exacte et la raison restent inconnues), Napoléon faisait entrer les Provinces Illyriennes dans le budget de 1811, et plusieurs ministres étaient très étonnés de trouver dans le budget de leur département une somme destinée aux Provinces Illyriennes, desquelles ils étaient très peu informés ; ils se demandaient donc réciproquement des renseignements¹. Et Napoléon écrivit à Mollien, le 27 novembre², que l'Illyrie n'avait pas de budget particulier, ni déficit, ni gain, ni perte. Elle n'avait qu'un budget de recettes et un bordereau des ordonnances des ministres pour les dépenses. Le budget d'avril n'était qu'un aperçu et ne devait plus servir de base. Le compte de Chabrol était tout à fait fautif. Les dépenses ne devaient pas dépasser, au budget pour les divers ministres : grand juge 400.000, intérieur 1.000.000, finances 500.000, trésor 200.000, guerre 2.400.000 + 3.000.000 = 5.400.000, administration de la guerre 2.500.000, marine 1.000.000, cultes 300.000, police 100.000 ; en tout 11.500.000 fr. Chabrol, cependant, expliqua à Montalivet, le 13 juin 1812, les difficultés du budget illyrien³ : les retards de l'organisation administrative et communale ; les opérations de conscription absorbant tous les moments de l'administration ; le peu de moyens des intendants et subdélégués ; enfin, les difficultés de langues, 4 dans ces pays ; aucun des autres pays annexés n'offrait cette complication dans les rouages administratifs. Les communes, à leur tour, ne disposaient pas de grands moyens, celles de Dalmatie et de Dubrovnik ne possédaient rien, depuis la disparition du commerce.

¹ AN, F¹E, 61, n° 7.

² *Correspondance*, XXIII, n° 18383.

³ AN, F¹E, 69.

Le budget de 1812, sur lequel Mollien fit un rapport, le 4 novembre ¹, portait les chiffres suivants :

<i>Recettes :</i>		frs.
Contributions directes.....		5.125.000
Douanes.....		900.000
Enregistrement et domaines.....		2.400.000
Sels et tabacs.....		2.000.000
Croatie militaire.....		750.000
Loterie.....		150.000
Postes.....		60 000
Rentrées diverses.....		360.000
		11.745.000
<i>Dépenses :</i>		frs.
Dette publique.....		560.000
Guerre. { Ministère.....	4.500.000	} 8.500.000
Administration.....	2.000.000	
Croatie militaire.....	2.000.000	
Marine.....		1.400.000
Dépenses diverses.....		3.055.000
		13.515.000

Il y avait donc un déficit de 1.770.000 fr. (On peut remarquer ici que les recettes s'élevaient à la somme que Napoléon avait, en 1811, indiquée pour les dépenses, mais que les dépenses dépassaient les prévisions). De recettes, on avait effectué jusqu'au 1^{er} octobre 8.000.000 de fr.; mais le service n'avait pas été sans difficulté, les recouvrements étaient lents et difficiles ; il y avait aussi des obstacles particuliers au pays, tels que la difficulté des communications et l'éloignement des localités. Les dépenses avaient, au cours de l'année, augmenté considérablement par suite de l'arrivée d'un plus grand nombre de troupes et de la nécessité d'armer et d'approvisionner plusieurs places. L'intendant général annonce que le déficit de 1.770.000 fr. se fait déjà sentir. Mollien croit qu'il n'y a pas encore urgence ; mais, si les troupes ne sont pas réduites, il sera indispensable d'accorder un secours d'un million au moins.

1813, année de guerre, ne permit plus l'établissement d'un budget complet ; mais Gaudin donna, le 17 mars 1813, un petit tableau des recettes des contributions indirectes, de 1810 à 1812 ², que nous avons déjà utilisé à leur place. Le ministre y signale un progrès partiel, loue l'intendant général, et trouve les résultats

¹ AN, AFiv, 1083 B, 6^e d., p. 82.

² AN, AFiv, 1713, 8^e d., p. 2.

satisfaisants. La louange adressée à Chabrol était bien méritée ; mais Gaudin était probablement le seul à être satisfait.

On a pu remarquer la grande place que tenaient les dépenses de la guerre dans le budget illyrien, dont elles absorbaient à peu près la moitié : 5.843.000 fr. en 1811, 8.500.000 en 1812, à quoi s'ajoutaient pour la marine 1.000.000 et 1.400.000. L'armée de Dalmatie, devenue, en juillet 1809, le 11^e corps de la grande armée d'Allemagne, prit en janvier 1810 le nom d'armée d'Illyrie ¹. Il y avait au début 4 arrondissements, mais les provinces étaient incapables d'entretenir ces troupes. Le décret du 12 février, modifia l'organisation : les 2^e et 4^e arrondissements furent supprimés. Il restait celui de Ljubljana, renfermant la Carinthie, la Carniole, Gorica et l'Istrie, avec le général Plauzonne, et celui de Zadar, comprenant les autres provinces civiles, avec le général Sivray. Delzons commandait la Croatie militaire, à Karlovac. Un ordre de Napoléon, du 10 février, avait réduit à une division les troupes stationnant en Illyrie. Le 1^{er} janvier 1811, l'effectif des troupes françaises, en Illyrie, ne s'élevait qu'à 6.000 hommes. Pendant 1812 et 1813, Napoléon eut encore besoin de troupes françaises, de sorte qu'à la fin ne restaient en Illyrie, pour la plupart, que des troupes croates et italiennes. En dépit de cette diminution progressive, le fardeau des dépenses militaires était lourd ; mais, il faut considérer que les dépenses pour la Croatie militaire — dont nous parlerons encore — y étaient comprises. Un autre fardeau était la conscription, établie par arrêté du 27 novembre 1810. Napoléon demanda à l'Illyrie 18.000 hommes, sur 1.500.000 habitants, ce qui était beaucoup en comparaison avec d'autres pays annexés. La mise en application, cependant, fut mauvaise : les appels étaient fréquents, mais de même les désertions et les émigrations. La conscription, système nouveau pour la population, contribua beaucoup à lui faire haïr le gouvernement.

Il n'est pas surprenant que le gouvernement illyrien ait cherché à se décharger d'une partie des dépenses nécessaires, il est vrai, mais non couvertes par les impôts autorisés, sur les budgets des villes et des communes. C'était le dernier refuge : tout ce que l'État ne pouvait pas payer, était reporté « sur prélèvement au budget des communes ». Mais c'était une aide bien faible.

L'organisation des communes ² se fit très tard et, partiellement

¹ B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), pp. 187-190. P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 393-397.

² B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), pp. 165-168. P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 360-363.

encore, d'une façon provisoire. Le décret du 15 avril 1811 s'en occupe dans les articles 107-111. Par arrêté du 13 janvier 1812¹, Bertrand décide que les fonctions municipales dans les villes de Ljubljana, Trieste, Zadar, Dubrovnik et Karlovac, seront provisoirement exercées par des commissions ayant la même autorité. En même temps, les membres furent nommés ; comme président, pour Ljubljana, le baron Codelli, pour Trieste, Maffei, pour Zadar, André Borelli, pour Dubrovnik, Georgi comte Savin, pour Karlovac, Antoine Čop.

Chabrol se donna, en 1812, une peine inouïe pour l'établissement des budgets des villes, dont les revenus et les dépenses avaient été fixés dans les articles 112-115 du décret du 15 avril 1811. Il fit également publier une brochure en français, en allemand et en italien, renfermant les prescriptions nécessaires. Les budgets étaient accompagnés des observations du conseil municipal, de celles de l'intendant — ou du subdélégué — et de l'intendant général ; ces derniers firent des réductions. On devine ce qu'il en subsistait, puisque le principe était : un déficit n'est pas permis. Il y a une foule de décrets relatifs à ces budgets, pour 1812 et 1813², l'article 113 prescrivant un décret pour les budgets des villes, de plus de 10.000 francs.

Cependant, les communes n'étaient pas plus riches que le gouvernement. Déjà, par le nombre de leurs habitants³, les villes de l'Illyrie n'étaient pas tellement importantes. Trieste avait 28.000 habitants, Ljubljana 13.000, Koper (avec les environs) 17.000, Rovinj 10.000, Gorica 8.000, Karlovac 7.000, Split 7.000, Dubrovnik 6.000, Postojna 4.000, Beljak 4.000, Lienz 4.000, Novomesto 3.000, Kotor 2.000. Les revenus étaient très restreints, puisque tout droit susceptible de quelque rapport avait été confisqué par l'État. Il ne leur restait, pour ainsi dire, que les octrois (art. 181)⁴. D'autre part, elles devaient prendre sur elles diverses charges de l'État. Une remarque de l'intendant des Mallets, du 23 septembre 1810⁵, montre bien ce qu'étaient les budgets des villes : l'éclairage de Ljubljana, prévu au budget de cette ville, n'était point en rapport avec les mesures de police, et avec son importance comme capitale des Provinces Illyriennes et centre de toutes les autorités supérieures.

¹ TO, 1812, 17.

² AN, F¹E, 61, 63, 64, 67. B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration.), pp. 207-208.

³ *Ib.*, p. 127.

⁴ P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 388.

⁵ AML, 2, n° 1.

Ainsi, les budgets des communes partageaient le sort des budgets du gouvernement. La situation des uns et des autres, était mauvaise et restait mauvaise, et l'une des pires conséquences de la situation, les dettes, vient s'ajouter au tableau.

e. — Les dettes.

La question des dettes, douloureuse partout, l'était particulièrement en Illyrie. Là, tout le monde avait des dettes : le gouvernement, les communes, les établissements. Et ce n'était pas par mauvaise volonté, mais par incapacité de payer. Le même défaut fondamental faisait traîner les liquidations à l'infini. En 1810, on ne fit rien — sinon de nouvelles dettes. Le travail ne commença qu'avec la commission de liquidation, créée en avril 1811. Alors, les pensions furent payées avec un retard d'une année, les traitements arriérés de 1810 avec un rappel de deux ans, et la dette publique envers les particuliers fut amortie — seulement, en fin de compte, les créanciers ne reçurent qu'un papier au lieu d'un autre ; la dette publique, envers les établissements publics, n'arriva pas non plus à être liquidée — pour cela il aurait fallu résoudre la question des capitaux restés en Autriche —, et de même la dette des communes. La commission de liquidation travaillait exactement, consciencieusement, et avec patience : les délais furent fréquemment prolongés, preuve, ou de l'ignorance des formalités à remplir, ou d'une certaine méfiance — compréhensible — envers le pouvoir ou la volonté de l'État de remplir ses obligations. Nous traiterons d'abord et en même temps des pensions, arriérés et dettes publiques, puisque tout cela fut liquidé par les travaux de la même commission, puis de quelques cas spéciaux.

La situation des retraités militaires, civils et ecclésiastiques, des veuves et des orphelins, n'était pas enviable, quoique le gouvernement illyrien n'appliquât pas la formule très simple de Napoléon, citée plus haut. Les demandes affluèrent de toutes parts, en 1810. Dauchy avait oui dire, en février, que le gouvernement autrichien avait ordonné le paiement des pensions civiles et militaires sur le territoire de l'Illyrie — ce qui l'aurait débarrassé d'un gros souci ; mais, naturellement, il n'en fut rien ¹. Marmont prit un arrêté, le 25 août, sur les pensions ² : les retraités devaient envoyer leurs pièces jusqu'au 16 octobre au bureau de liquidation,

¹ AGL, 18 février 1810.

² LZ, 1810, 51.

à Ljubljana ; après cette date, ils perdraient leurs droits. Ceux de la Dalmatie, de Dubrovnik et de Kotor devaient les envoyer à Zadar et à Dubrovnik, jusqu'au 30 octobre. La liste des pièces nécessaires était jointe. C'est tout ce qui fut fait cette année-là.

Une question encore beaucoup plus difficile était la liquidation de la dette publique. Le traité de Vienne avait décidé, à l'article 5 ¹ : Les dettes hypothéquées sur le sol des provinces cédées et consenties par les états de ces provinces, ou résultant des dépenses faites par leur administration effective, suivront seules le sort de ces provinces. Dauchy transmet, par circulaire du 29 avril 1810 ², la création d'un bureau spécial de liquidation, à Ljubljana ; mais on n'entend pas parler de l'activité de ce bureau, mentionné aussi dans l'arrêté de Marmont, et aucune autre mesure, en cette matière, ne fut prise, cette année-là. Au contraire, au début de 1811, s'ajoutaient aux pensions et dettes publiques non liquidées les traitements en retard des fonctionnaires — un déficit de 6 millions, sur le budget de 1810.

Ce n'est que le décret du 15 avril 1811, s'occupant de la dette et des pensions dans les articles 150-156 ³, qui inaugura un travail suivi pour la solution de ces 3 problèmes. L'article 150 établit à Ljubljana une commission de liquidation composée d'un maître des requêtes et de deux auditeurs au conseil d'État. C'est elle qui dirigea toutes les opérations qui vont suivre. L'article 155 décida que les anciennes contributions continueraient à être perçues pour ce qui restait à payer, et qu'elles seraient affectées aux dépenses en retard de 1810 et aux antérieures, et l'article 156 décida, qu'en outre un fonds spécial de 6 millions de capitaux en biens nationaux ou rentes foncières illyriennes serait affecté pour liquider l'arriéré antérieur à 1811.

Les membres de la commission de liquidation, Las Cases, président, de Balbe, et Chambaudoin, furent nommés par décret du 10 juin. En 1812, Chabrol remplaça Las Cases, rappelé à Paris et deux membres, Lichtenberg et G. D. Garagnin leur furent adjoints. Le 12 juin ⁴, Baselli avertit le public de la création de cette commission, chargée de dresser le tableau de la dette publique et de procéder à la liquidation, ajoutant que cela intéressait les fonctionnaires publics, les ministres du culte, les rentiers et retraités, enfin les propriétaires qui avaient souscrit aux

¹ *Bulletin*, IV, 249-4789.

² LZ, 1810, 48.

³ P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 375-376 ; quelques arrêtés aussi de la commission de liquidation.

⁴ TO, 1811, 48.

emprunts de Marmont. Les créanciers antérieurs à 1810 devaient attendre la formation de cette commission, ceux de 1810, cependant, étaient invités à remettre à l'intendant les pièces jusqu'au 25 juin ; ainsi que les retraités pour le 3^e et 4^e trimestre de 1810.

Le 9 juillet, les membres de la commission étaient déjà à Ljubljana ¹. Ils commençaient leurs travaux le 15, et le 16, ils invitaient les intéressés à leur envoyer, par les intendants, les originaux des pièces ². Le 6 août ³, la commission fixa, pour la Dalmatie et Dubrovnik, le 15 septembre comme terme de la présentation des titres ; et le 1^{er} septembre pour les autres provinces. Elle prolongea encore les inscriptions sur les registres jusqu'au 20 septembre et au 15 octobre ; après cette date, les réclamants perdaient leurs droits, sauf ceux qui auraient prouvé l'impossibilité de produire les pièces originales, et les créanciers de l'emprunt du 17 octobre 1810, dont les comptes étaient déjà régularisés à l'intendance générale, par arrêté du 14 août 1811 ⁴.

Le cas du lieutenant Domnius Kovačević, à Boričevac, qui avait 30 ans de service, montre bien la situation des retraités : ne pouvant vivre d'une pension de 11 fl. par mois, il demanda, le 18 septembre, au commandant du régiment de Lika, au passage du gouverneur général, une augmentation de sa pension ou le retour au service actif ⁵. (Le résultat, cependant, n'est pas connu.) Comme toujours Pellenc est plein d'intérêt : après son voyage en Illyrie, dans sa lettre du 8 novembre ⁶, il résume ainsi la situation de la dette : L'Autriche a emporté les titres et enlevé les dépôts judiciaires. On essaie maintenant la liquidation à Ljubljana ; il s'agit de plus de 20 millions de francs. Il nous faut payer les dettes que l'État a envers lui-même, ou envers ses habitants, mais non celles de l'Autriche. Celle-ci a dans sa banque les capitaux que tous les établissements du pays y avaient placés, suivant l'usage allemand, et dont ils tiraient les intérêts. De plus, par suite des pertes énormes de ces provinces, tout s'y trouve désorganisé : les hôpitaux, les hospices, les prisons, les pensions, le culte et l'enseignement. Et Pellenc termine : « On négociera, dit-on, avec l'Autriche. Mais on a déjà négocié, sans fruit. Il y a des choses incroyables en politique. » (Nous verrons cependant par la suite que la « chose incroyable » dura jusqu'à la fin de l'Illyrie.)

¹ *Ib.*, 55.

² *Ib.*, 57.

³ *Ib.*, 63.

⁴ *Ib.*, 66, 76.

⁵ AEZ.

⁶ AN, AF^{iv}, 1713, 3^e d., n^o 28.

Le 16 novembre, Chabrol avertit les retraités, dont les titres avaient été admis par la commission de liquidation, que les arrérages du 1^{er} semestre de 1811 seraient payés à titre de secours. Le bureau de réception fut fermé le 20 novembre ¹. Le même mois, furent expédiées les lettres d'avis des paiements d'acomptes ². Le fruit des travaux de la commission était représenté par les 1892 articles sur les pensions ecclésiastiques, militaires, et civiles, montant à 512.811 fr. et inscrits, par décret du 9 janvier 1812, sur le Grand livre des pensions, avec jouissance à dater du 22 décembre 1811, et les 235 articles, se montant à 47.298 fr., inscrits par décret du 2 février 1812 ³. Avec ceci, la liquidation des pensions se trouvait, en gros, terminée.

Quant à la dette publique, la décision du 15 avril 1811 fut exécutée par le décret du 15 janvier 1812 ⁴, ordonnant au gouverneur général de faire, sans délai, un état des rentes constituées, foncières et emphytéotiques, d'un revenu brut de 125.000 fr. représentant un capital de 5 millions, sur le pied de 2 1/2 %. Au trésor de France, on inscrivait pour 5 millions de rescriptions, divisées en 5 séries, pour l'achat des rentes mentionnées. Ces rescriptions seraient versées le 1^{er} mars dans la caisse du payeur en Illyrie. Elles seraient employées au remboursement de la dette « domestique » (ancienne dette du pays) due aux particuliers, et reconnue par la commission de liquidation. Les états devaient être visés par le gouverneur général, les mandats de remboursement délivrés par le président de la liquidation et visés par le gouverneur général. Les porteurs de rescriptions recevraient, en échange, une ou plusieurs rentes formant un capital calculé sur le taux de 2 1/2 %. Lorsque le mandat de remboursement ne pourrait être payé en rescriptions par appoint, le créancier en paierait la différence en numéraire. Les mandats délivrés pour des créances grevées d'hypothèques ou d'oppositions, doivent en faire mention, et ne seront acquittés que sur le consentement des tiers intéressés ou par ordonnance de justice. En conséquence de ce décret, la commission arrêta, le 2 février ⁵, que tout particulier, créancier de la dette, serait admis à déposer ses obligations, jusqu'au 10 mars, au bureau de la commission, pour recevoir en échange, des mandats de paiement de même somme après 15 jours. Aussi, tout ce qui n'était pas encore présenté,

¹ TO, 1811, 92, 93.

² AEZ, 19 novembre 1811.

³ TO, 1812, 23.

⁴ *Ib.*, 15.

⁵ *Ib.*, 12.

ou l'avait été trop tard, et avait encouru la déchéance, était apte à être présenté dans l'intervalle prescrit. Et, le 29 février¹, la commission de la dette et des pensions en Illyrie déclara ses attributions finies et ses séances closes.

Le décret du 16 février², cependant, chargea encore la commission de la liquidation de l'arriéré antérieur au 1^{er} janvier 1811, et ordonna de créer au trésor impérial 4 millions de rescriptions, admises en paiement de domaines situés en Illyrie, qui seraient affectés aux créances liquidées. S'il n'y avait pas une somme ronde de 500 fr., le créancier paierait la différence en numéraire. Les biens compris dans l'état annexé étaient affectés au remboursement des rescriptions et mis en vente. La première mise à prix était fixée à 20 fois le revenu, pour les maisons et bâtiments, et à 25 fois, pour les rentes. (L'état de biens, cependant, n'a pas été conservé, et les renseignements sur les ventes font défaut.) P. Pisani remarque que cette décision — que nous avons rencontrée deux fois — de payer en numéraire ce qui manquait aux sommes globales, était un moyen détourné de contracter un emprunt, et qu'elle faisait mauvaise impression. Chabrol fut nommé président de la nouvelle commission — qui n'était, exactement, que la prolongation de l'ancienne —; elle arrêta, le 31 mars³, que les créanciers de la dette « domestique » reconnus et réglés, pourraient se présenter à partir du 1^{er} mai à la commission, pour y retirer le mandat de remboursement avec lequel ils recevraient, en échange, à la caisse du trésorier général, une ou plusieurs rescriptions admises en acquisition de rentes domaniales et en paiement de rentes foncières et emphytéotiques. Un second arrêté, du même jour⁴, précisa les attributions de la commission de liquidation, conférées par le décret du 16 février : liquidation de tout l'arriéré antérieur à 1811, et apurement de toutes les comptabilités des anciennes et des nouvelles administrations, jusqu'au 1^{er} janvier 1812 — la liquidation de la dette étant définitivement réglée par le décret du 16 janvier, et les pensions, par les décrets du 9 janvier et du 2 février —; le même arrêté fixa pour les créanciers n'ayant pas encore adressé leurs réclamations, dans les provinces de Dalmatie et Dubrovnik, un délai de 4 mois, dans les autres provinces, de 3 mois. La commission avertit, le 26 juin⁵, les porteurs de

¹ *Ib.*, 18.

² *Ib.*, 19.

³ *Ib.*, 34.

⁴ *Ib.*, 37.

⁵ *Ib.*, 53.

mandats de remboursement ou de rescriptions, de se présenter avant le 15 juillet, soit à la caisse du trésorier général, pour y faire l'échange des mandats contre des rescriptions, soit au bureau du directeur des domaines pour y recevoir en paiement, des rentes foncières et emphytéotiques, par voie de transfert. D'après la décision du ministre des finances du 10 juillet, autorisant la formation d'un état d'obligations présentées après les délais prescrits, la commission arrêta, le 11 août ¹, que les porteurs d'obligations, reconnues par l'ancienne commission de liquidation, pouvaient en faire la déposition jusqu'au 5 septembre inclus, en justifiant qu'il leur avait été impossible de le faire dans les délais prescrits. Et, le 2 novembre, la commission déclara ² que ses registres seraient clos le 31 décembre, et que toutes les créances qui n'avaient pas échangé leur mandat de remboursement seraient déchues à cette date. Ainsi la liquidation de la dette était également terminée.

Restaient les arrérages et d'autres questions apparentées. Une demande du juge Svabeli à Karlovac, pour pouvoir cumuler sa pension — 740 fr. — avec son traitement de juge de paix — 500 fr. — reçut, en mai 1812, une réponse affirmative, posant le principe que le cumul ne devait pas excéder 3.000 fr. ³. Le 12 juillet ⁴, la commission fixa 94.493 fr. à répartir entre les cercles de Ljubljana, Postojna et Novo mesto, sur les sommes dues à l'État pour avances relatives aux transports militaires en Carniole, en 1809, et antérieurement, et pour remboursement de frais aux entrepreneurs de ces cercles en 1809. La répartition devait être faite par les seigneurs et les directeurs des domaines, et la totalité du recouvrement terminée avant le 1^{er} janvier 1813. Elle arrêta, le même jour ⁵, la répartition de 35.049 fr. pour paiement de transports militaires en 1808, et antérieurement. (Il s'agit ici d'arriérés d'anciens impôts autrichiens, abolis en Illyrie). En septembre, les fournisseurs non encore payés des convois et transports militaires de 1811 étaient invités à remettre, avant le 15 octobre, leurs titres aux commissaires de guerre de leur arrondissement ⁶. Le 25 novembre ⁷, une dernière lettre d'avis pour faire vérifier les comptes des administrations antérieures à l'établissement du gouvernement des Provinces d'Illyrie, fut

¹ *Ib.*, 66.

² *Ib.*, 90.

³ AEZ, 11 mai 1812.

⁴ TO, 1812, 86.

⁵ APL, F₃.

⁶ TO, 1812, 77.

⁷ *Ib.*, 103.

publiée par la commission. Enfin, un décret général du 23 novembre¹ établit qu'à dater de ce jour le paiement de tout ce qui était dû sur les dettes publique, perpétuelle et viagère, dite de Hollande, d'Illyrie, des départements hanséatiques et du département de la Lippe, serait suspendu, ainsi que le paiement de toute pension civile ou militaire, et de tout ce qui était dû par les ministres pour traitements, fournitures, réquisitions ou marchés. Des exceptions ne pourraient être faites qu'avec l'approbation de l'Empereur. En Illyrie, cependant, il ne semble pas qu'il y ait eu suspension.

L'arrêté du 6 décembre² ayant prolongé, jusqu'au 1^{er} juillet 1813, le délai accordé par l'article 46 du décret du 30 septembre 1811, et par celui du 8 novembre précédent auquel il se rapportait, pour l'inscription, dans les Provinces Illyriennes, des droits d'hypothèque ou privilèges, et pour la transcription des mutations antérieures au 1^{er} janvier dernier, un certain Etienne Zelines annonça, le 14 janvier 1813, au *Télégraphe Officiel*³, qu'il avait établi un bureau de rédaction des bordereaux d'inscriptions hypothécaires des anciennes créances et ne demandait que 1 fr. 50 pour chaque bordereau. Mais, en général, en 1813, les travaux de la commission de liquidation ne concernaient que les affaires courantes. Firino, le trésorier général de l'Illyrie, avertit, le 15 janvier, les retraités⁴ que le paiement du semestre échu le 22 juin 1812, était ouvert pour 9 mois; les réclamations devaient être faites avant le 15 octobre, après quoi, les paiements seraient arrêtés en Illyrie, et ne pourraient être faits qu'à Paris. Chabrol avertit, le 16 mai, les créanciers non payés encore que, comme Napoléon avait, par différents décrets, approuvé plusieurs des états de liquidation, le paiement allait débiter, le 15 juin, en commençant par les dépenses relatives au ministère de l'intérieur, comprenant les traitements des fonctionnaires et employés de l'administration, de l'instruction publique, et les employés des ports. Les créanciers étaient invités à se présenter chez les subdélégués et les maires, à partir du 5 juillet, pour retirer leurs mandats de paiement. Le 1^{er} juillet, on commença les paiements des traitements dus aux fonctionnaires et employés de l'ordre judiciaire pour 1810, et le 1^{er} août, ceux des créances, provenant des arrérages de la solde de retraite aux retraités militaires, et des traitements des employés des administrations financières,

¹ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d.

² Bibliothèque d'État de Ljubljana.

³ TO, 1813, 4.

⁴ *Ib.*, 5.

également pour 1810 ¹. Un décret du 26 juin ² — déjà signé par Marie-Louise — prolongea jusqu'au 1^{er} novembre le délai de 3 mois, accordé, par le décret du 25 avril 1812, aux débiteurs de capitaux exigibles, dus à d'anciennes confréries supprimées en Istrie et sur les îles du Kvarner, pour payer la moitié des deux tiers de la dette contre la remise d'un tiers, et rendit ces dispositions communes aux débiteurs de capitaux exigibles, dus aux couvents supprimés en Istrie et sur les îles. Tous ceux qui n'auraient pas soldé la première moitié au 1^{er} novembre seraient poursuivis pour la totalité. En juillet ³, Chabrol avertit les héritiers des retraités de l'État qu'il fallait adresser à l'intendant général, dans les 5 mois à dater du décès, les pièces justificatives pour réclamer les arrérages dus. Il annonce, le 5 août ⁴, que le remboursement des emprunts ouverts en Dalmatie par les généraux commandant en chef, et par Marmont dans les autres provinces en 1810, commencera le 16 août. Les créanciers recevront, chez les subdélégués et maires, les mandats de paiement, pour les échanger contre des rescriptions du trésor, admissibles au paiement de biens domaniaux. En dépit du décret du 14 février et des arrêtés des 12 juillet, 14 septembre, 31 octobre et 30 novembre 1812, fixant les sommes dues par les seigneuries de l'ancienne Carniole sur les impôts des transports militaires, des grains et fourrages, plusieurs propriétaires et administrateurs de seigneuries avaient négligé de remettre les états de sous-répartition des sommes restant à payer sur ces impôts arriérés. En conséquence, Chabrol ordonna, par arrêté du 5 août ⁵, que ces états devraient être remis dans les 15 jours, faute de quoi les intéressés seraient considérés comme ayant recouvré l'impôt dû par les seigneuries, et contraints au payement comme débiteurs des sommes. Ce fut le dernier arrêté de la commission de liquidation.

Il nous reste à nous occuper de ce que nous avons appelé les « cas spéciaux ». L'arrêté de Marmont du 7 septembre 1810 ⁶ vise un cas très particulier, concernant les dettes entre Dalmates et Bosniaques que les uns payaient, et les autres non. Pour contraindre ces derniers au paiement, il ordonna que les Dalmates débiteurs verseraient le montant au receveur de l'arrondissement le plus voisin et en avertiraient les créanciers bosniaques. Les Dalmates créanciers seraient dédommagés sur ces sommes appartenant aux

¹ *Ib.*, 43, 50, 59.

² *Ib.*, 60.

³ *Ib.*, 61.

⁴ *Ib.*, 63.

⁵ *Ib.*, 64.

⁶ AFL.

Bosniaques. Le consul général à Travnik, David, et l'intendant de la Dalmatie étaient chargés de la publication de cette mesure, qui devrait cesser quand les autorités bosniaques feraient leur devoir. Il y eut aussi quelque succès : David se montra très content ¹ d'avoir obtenu, par l'autorité du vizir, Ali pacha, le paiement de plusieurs créances illyriennes, dont quelques-unes dataient de 8 et 9 années.

Quant aux dettes des villes et communes, c'était surtout Trieste qui en souffrait. Le gouvernement autrichien avait accordé au commerce de Trieste un prêt de 3 millions. Les titres donnés en nantissement par les débiteurs avaient été enlevés par les Autrichiens à l'approche des Français. Marmont arrêta, le 30 mars 1810 ², que ces actes étaient nuls et que la municipalité devait délivrer de nouveaux billets, équivalents. Les débiteurs devaient verser en 8 jours les sommes — principal et intérêts — d'après le règlement du 6 mars, sinon la vente des meubles et immeubles déjà séquestrés suivrait. Ceux qui paieraient tout de suite, pourraient payer un quart comptant, trois quarts en lettres de change. Une autre affaire fut la liquidation des dettes de Trieste, contractées lors les guerres de 1805 et de 1809. Comme ces papiers avaient été émis sous la garantie du gouvernement autrichien et étaient tombés en discrédit, en attendant la chute totale, Bertrand arrêta, le 17 août 1811 ³, que les obligations devaient être déposées, jusqu'au 1^{er} octobre, à la commission de 3 membres, instituée le même jour, qui établirait la valeur en numéraire et en francs, d'après l'arrêté du 6 mars 1810, et fournirait un tableau général, devant être terminé pour le 1^{er} novembre et remis à l'intendant. En décembre, se ferait la répartition entre les habitants, excepté les indigents. Un conseil de 30 membres, nommé *ad hoc*, reverrait ce travail. La commission rédigerait aussi un rapport, qui devait être remis à l'intendant, en janvier 1812, sur les moyens les moins onéreux pour la ville de faire la liquidation. Sur les observations des commerçants de Trieste, l'arrêté du 31 août ⁴ comprit les obligations de 1797 et donna 6 membres à la commission mentionnée. (Les travaux de cette commission, cependant, ne sont pas connus).

Pourtant, Trieste n'était pas l'unique commune grevée de dettes. L'arrêté de Bertrand du 30 janvier 1813 ⁵, s'occupe de la dette des

¹ M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 709.

² AML, 27, n° 20.

³ TO, 1811, 74.

⁴ *Ibidem*.

⁵ TO, 1813, 17.

communes en général, exigeant leur état, et la division en dette ancienne et nouvelle — avant et après 1809 — ; mais, vu la date de cet arrêté, c'était travailler en pure perte. Codelli, maire de Ljubljana, avertit, conformément à cet arrêté, le 25 mars, les créanciers communaux de Ljubljana que, le 1^{er} avril, le conseil municipal ouvrirait ses séances pour procéder à l'examen de la dette municipale et à l'établissement des tableaux. Les titres originaux devaient être présentés jusqu'au 1^{er} juillet, date où la créance serait déchue. Mais, le 31 mai, il dut constater que 5 créances seulement avaient été remises et que 2 mois du délai étaient déjà passés¹.

Donc, les dettes des communes n'avaient pas été liquidées. À côté d'elles, il y avait encore d'autres dettes non liquidées, dont souffraient surtout les établissements de bienfaisance. Le décret du 15 avril 1811 s'en souvenait dans les articles 119-120 sous le titre commun : prisons et établissements de bienfaisance². L'arrêté de Bertrand, du 10 septembre 1812³, s'en occupait plus en détail. Il établit des commissions de bienfaisance dans les principales communes de l'Illyrie, pour connaître les besoins des familles indigentes et leur distribuer des secours, les autorisant à faire faire tous les 3 mois des collectes et des quêtes dans les églises. Cependant, les rapports⁴ relatifs aux hôpitaux, hospices, monts de piété et autres établissements de bienfaisance donnaient un tableau désolant. L'Illyrie ne manquait pas de ces établissements. Il y avait : à Trieste, un hospice civil, un institut religieux des pauvres et un institut religieux de la marine ; à Gorica, un hospice des frères de la miséricorde et un mont de piété ; à Koper, un hôpital et un hospice réunis ; à Piran, un hospice et un mont de piété ; à Rovinj, un hospice des malades, des vieillards, et des enfants trouvés ; à Poreč, un hospice ; à Beljak, un hospice ; à Spital, un hospice ; à Lienz, un hospice ; à Zadar, un hôpital et un hospice des enfants trouvés ; à Šibenik, un hôpital ; à Split, un hôpital ; à Makarska, un orphelinat ; à Dubrovnik, un hôpital, un hospice des enfants trouvés, une caisse des œuvres pieuses ; à Kotor, un hôpital, un hospice des enfants trouvés ; à Karlovac, pas d'hôpital, uniquement un refuge pour les malades pauvres ; à Rijeka, un hôpital servant aussi d'hospice, un mont de piété ; à Ljubljana, 3 hospices. Tous ces établissements se débattaient dans une crise financière et ne faisaient que végéter. Le gouvernement

¹ *Ib.*, 25, 44.

² P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 364-365.

³ APL, 44.

⁴ AN, F¹E, 62, n° 3. Pour Rijeka : G. Kobler, *Memorie per la storia... di Fiume*, III, pp. 48, 49, 60.

donna quelques secours, mais la plupart du temps se bornait à des changements dans l'administration — Chabrol remarque qu'en Dalmatie le service était le plus dispendieux et le plus en désordre —, et aussi à des projets de nouveaux établissements, dans les villes qui n'en avaient pas encore. Les établissements trouvaient la plupart des ressources disponibles sur le produit des octrois communaux. L'essentiel des fonds nécessaires à ces établissements, cependant, étaient les rentes de capitaux, placés sur l'Autriche, et dont ils étaient depuis longtemps privés. Ils réclamaient la liquidation et le paiement de ces créances, — par exemple Codelli pour les établissements de Ljubljana et de la Carniole, où elles se montaient à 478.729 frs. —, mais les décrets de Napoléon n'avaient autorisé que la liquidation de la dette publique envers les particuliers, et non envers les établissements publics ; et puis, disait-on, il y avait, dans le budget des différents ministères, des chapitres pour ces dépenses. Montalivet lui-même réclama pour les établissements de bienfaisance la même faveur qu'en Toscane, parce qu'il était inexact qu'il y eût des fonds, parce que les octrois ne suffisaient pas, et soumit un projet de décret, autorisant la liquidation des créances dues aux hospices, hôpitaux, monts de piété, etc., de la même manière que pour les particuliers ; mais on ne parvint pas à le faire approuver. Le problème des capitaux illyriens, en Autriche, resta en suspens.

Enfin, on peut mentionner, comme exemple de dette non liquidée envers les particuliers, les primes promises par l'arrêté de Marmont du 26 octobre 1810 sur la vaccination ; ces primes avaient provoqué un grand zèle pour la propagation de cette mesure hygiénique, mais ne furent jamais payées¹. On peut ajouter : par manque de moyens,

Ce qui est curieux, c'est que la population se plaignait constamment d'impôts insupportables, et que ces impôts étaient très réels ; et que le gouvernement se plaignait également de manquer de moyens, et que ce manque aussi était très réel. Le mal fondamental, incurable, c'était le mauvais état du commerce. « Le système actuel assure un appauvrissement progressif », dit Marmont ; « les revenus diminuent chaque jour par l'exécution des lois sur le blocus », assure Belleville ; on peut les croire. De ce mal, le gouvernement souffrait, parce que la population entière en souffrait. De même que les finances influaient sur la situation de la population, de même la situation de la population influait sur les finances, et ainsi les finances nous conduisent au dernier chapitre de notre étude : la situation économique de l'Illyrie.

¹ A. Dimitz, *Zustand des Sanitätswesens...*, pp. 54-56.

CHAPITRE III.

III. — LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU PAYS.

La seconde partie de notre étude a déjà montré quelques résultats partiels des mesures économiques prises par le gouvernement illyrien ; il nous reste à en étudier le résultat final, c'est-à-dire la situation économique générale, telle qu'elle résulte des rapports des administrateurs illyriens, de quelques symptômes caractéristiques, des jugements des historiens illyriens et de l'étude de l'opinion publique, afin d'en tirer, pour finir, les conclusions que les chapitres précédents ont fait deviner. Cependant, il nous faut tout d'abord éliminer du tableau général la Croatie militaire, dont la position est si particulière qu'on doit la traiter à part.

1. — *La Croatie militaire.*

La place qu'occupait la Croatie militaire était tout à fait exceptionnelle : elle avait gardé son organisation en « zadruga », malgré la répugnance extrême des partisans de l'uniformisation pour ce système, et, ce qui est peut-être encore plus étonnant, bien qu'il ne fût d'aucun rapport et que le trésor eût même à payer l'excédent des dépenses avec les recettes. C'est que là, il s'agissait d'un intérêt supérieur à l'intérêt fiscal, et auquel Napoléon était prêt à tout sacrifier : l'intérêt militaire.

La part que la Croatie militaire prenait aux grandes lignes d'organisation en Illyrie a déjà été traitée aux divers chapitres : elle comportait principalement le lazaret et le pont de Kostajnica, le service de santé et la route Napoléon. Nous nous occuperons ici de ce qui lui était particulier.

La Croatie militaire était, comme nous l'avons vu, considérée dans la plupart des cas comme une province étrangère — mise à part, par exemple, même pour les tabacs — et vivait sa vie à elle. Par conséquent, la situation économique y était également assez dif-

férente de celle des provinces civiles ; mais, faute de matériaux, cette situation est plus difficile à préciser que dans les autres provinces. Les ouvrages traitant de la Croatie militaire ne s'occupent, et c'est compréhensible, presque que de questions militaires. Pour la situation économique, les Archives de la guerre de Paris et de Vienne seules pouvaient offrir des renseignements. Une bonne partie des documents des Archives de la guerre de Paris est imprimée dans la monographie de P. Boppe ¹ ; mais ils ne suffisent pas à notre but. Les données très détaillées de Demiani ² datent toutes d'années antérieures et ne peuvent être utilisées. Les Archives de la guerre de Vienne possédaient tous les comptes des régiments croates pour ces années ; mais ils n'existent plus. Les auteurs militaires autrichiens n'ont que très peu écrit sur cette époque. Le tableau sera donc nécessairement très incomplet.

La Croatie militaire représentait une partie des 17 régiments du système des frontières établi par l'Autriche à la fin du XVII^e siècle contre les Turcs. Telle qu'elle fut cédée, le 14 octobre 1809, elle se composait ³ de 6 des régiments frontières autrichiens, 4 du généralat de Karlovac et 2 dits « Banal ». C'étaient : 1^o le régiment de la Lika, avec Gospić comme chef-lieu ; 2^o celui d'Otočac, avec Otočac ; 3^o celui d'Ogulin, avec Ogulin ; 4^o celui de Slunj, avec Slunj ; 5^o le 1^{er} régiment Banal, avec Glina ; 6^o le 2^e régiment Banal, avec Petrinja. Ils comptaient près de 19.000 soldats ⁴.

L'organisation de ces régiments était très originale : au point de vue administratif, une synthèse de la « zadruga » — forme yougoslave de la famille collective — et des corps militaires ; au point de vue économique, une petite autonomie. C'est ainsi que beaucoup de produits, notamment la toile, étaient fabriqués dans chaque maison par les femmes et les filles ; ainsi les habitants étaient indépendants des manufactures étrangères, leurs habits étant généralement en toile. Quelques fabriques de soie avaient été fondées, mais elles avaient dû fermer avant 1809⁵. Nous reviendrons plus tard en détail sur cette organisation.

Le décret du 25 décembre 1809 donna au gouverneur général le droit de faire des nominations provisoires. Les commandants de la Croatie militaire, dont le siège était à Karlovac, ont été succes-

¹ P. Boppe, *La Croatie militaire*, 1900.

² J. A. Demiani, *Statistische Darstellung der Illyrischen Provinzen. I. Die illyrische Militär-Provinz*, 1810.

³ V. carte I.

⁴ P. Boppe, *op. cit.*, p. 13.

⁵ Fr. Vaníček, *Spezialgeschichte der Militärgrenze...*, IV, p. 291.

sivement les généraux : comte Cara St.-Cyr, baron Delzons, baron de Pourailia, baron Jeanin. Comme les six colonels avaient passé en Autriche, on les remplaça par les officiers suivants : Slivarić à Gospić ; Winter puis Gordon à Otočac ; Serrant puis Holveac à Ogulin ; de Choisy puis Holveac à Slunj ; Joly à Glina ; de Tromelin à Petrinja ¹. Un arrêté de Marmont, du 2 juin 1810 ², réglait provisoirement l'administration des régiments. Il établit à Karlovac, pour la surveillance de l'administration, une inspection générale, une direction centrale et un inspecteur pour chaque administration spéciale — forêts, douanes du cordon, travaux publics, lazarets, justice, écoles. La direction de Karlovac avait à recevoir et à vérifier les comptes des régiments. Le conservateur des bois devait classer les bois, déterminer les coupes annuelles, et désigner les bois consacrés annuellement aux distributions prescrites par les règlements. L'inspecteur des douanes avait sous sa direction les douanes du cordon de la frontière turque. Les réparations des bâtiments militaires devaient être exécutées dans chaque régiment par un officier désigné, sous la surveillance de l'ingénieur en chef de la Croatie militaire. Quant au service de santé, les bureaux restaient organisés, comme auparavant, à Slunj, Rakovica, Rujevac, Kostajnica, Živaj, Dubica. Le conseil d'administration de chaque régiment était responsable de tout. Les impôts et la justice restaient les mêmes. L'arrêté, déjà cité, du 5 juin ³, sur l'organisation forestière, décida que la conservation des forêts des six régiments de la Croatie militaire ferait partie des attributions du conservateur général. Il devait être statué plus tard sur la délivrance gratuite — fixée par le budget des régiments — du bois de chauffage et de construction nécessaire aux troupes des six régiments. Les dépôts forestiers sur le littoral appartenant aux régiments seraient approvisionnés par les soins de l'administration forestière, et les ventes faites pour le compte des régiments, d'après des tarifs à déterminer par l'administration.

Ces mesures étaient provisoires et laissaient intacte l'organisation de la Croatie militaire. De fougueuses discussions, cependant, s'engagèrent pendant les négociations préparant le décret et l'organisation définitive du 15 avril 1811. Marmont était d'avis que rien n'était à changer dans cette organisation militaire admirable. A Paris, et là surtout le général Andréossi, on désirait, pour toute l'Illyrie, une organisation uniforme, à laquelle

¹ P. Boppe, *op. cit.*, pp. 17-22. R. Lopšić, *Karlovac*, p. 214.

² AHG, 1950, E 14, 32. P. Boppe, *op. cit.*, pp. 182-189, extra t.

³ LZ, 1810, 29.

aurait dû se soumettre aussi la Croatie militaire. L'avis de la députation illyrienne, alors à Paris, — c'est-à-dire celui des délégués de la Croatie militaire — était de ne rien changer. Le 14 et le 21 novembre, Clarke fit un rapport à Napoléon sur ces opinions contradictoires¹. Un mémoire de Marmont devait donner la solution.

Le 19 décembre, ce mémoire de Marmont sur la Croatie militaire, daté du 27 octobre², fut présenté à Napoléon : vu son importance, nous en parlerons plus en détail, surtout du point de vue économique. Marmont y disait que cette organisation, jusqu'alors peu connue en France, atteignait un haut degré de perfection ; le pays, pauvre et misérable, serait à charge s'il était régi autrement. Tout changement, même léger, serait dangereux, tant l'ensemble était bien lié. On ne devait pas regarder la Croatie militaire comme une province, mais comme un vaste camp. La population était une armée qui portait avec elle ses moyens de recrutement, une troupe disciplinée qui vivait de ses troupeaux et de ses champs. Les habitants avaient reçu leurs terres, à charge de service militaire. La division des terres se faisait en raison de la force des familles. Les individus ne possédaient rien, les familles composées de plusieurs ménages possédaient collectivement. Tout tendait à discipliner le peuple et à en tirer le plus grand nombre possible de soldats. Chaque régiment était cadastré avec beaucoup de soins. Les terres étaient classées en 3 classes ; l'impôt de chaque classe était fixe. Comme il y avait peu d'argent, les terres étaient imposées aussi en journées de travail d'hommes et d'animaux ; les journées étaient rachetables à fort bas prix, mais on profitait rarement de ce droit. Chaque chef de famille avait un livret, indiquant le nombre des terres, la classe, le nombre des soldats qu'il entretenait, le nombre des bestiaux. Il y inscrivait chaque somme, chaque journée ; à la fin de l'année, les comptes étaient arrêtés. Un officier particulier, lieutenant ou sous-lieutenant, était chargé de cette comptabilité, dans chaque compagnie, arrêtant les comptes, inscrivant et répartissant les corvées : c'était « l'officier d'économie ». Un « capitaine d'économie », placé près du colonel, surveillait l'administration de toutes les compagnies, recevait les comptes des « lieutenants d'économie », faisait les rapports au colonel. Sous les ordres des « officiers d'économie », il y avait, dans chaque compagnie, 11 sous-officiers ou « caporaux d'économie ». Les travaux aux

¹ P. Boppe, *op. cit.*, pp. 41-53, 198-209. B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), pp. 150-152, 189-190.

² AHG, 1950, E 14, 31 (impr.).

chaussées, aux magasins de réserve de chaque compagnie pour prévenir toute disette, aux corps de garde des frontières, aux 539 maisons d'officiers ou employés publics, exigeraient annuellement des flots d'or et d'argent ; alors qu'avec l'ancien régime ils se faisaient grâce à 635.000 journées. Chaque soldat devait être habillé par sa famille, pour cela l'Empereur donnait au chef de famille 12 florins par an et par soldat. Ces 12 florins étaient décomptés sur les impôts. Les « officiers d'économie », quoique subordonnés, étaient des administrateurs véritables, choisis parmi les plus intelligents, et qui jouaient un rôle de haute importance. Ils veillaient à la culture, déterminaient les semences, réglaient la consommation des troupes, désignaient les grains à déposer au grenier de réserve, forçaient les gens insouciantes à travailler. Avec ce régime, la Croatie prospérait malgré les guerres, la population augmentait depuis 40 ans, tandis que les Dalmates étaient dans la misère. En dehors de l'impôt foncier et des travaux publics, quelques légers droits de patente sur les marchands, moulins, etc., les droits sur le vin, et les produits des forêts et des douanes sur la frontière turque composaient les revenus des régiments ; forêts et douanes étaient alors sous l'administration générale de l'Illyrie, seulement leurs produits étaient versés dans les caisses des régiments. La justice était militaire, prompte et sans frais.

Un changement de ce système aurait de fâcheuses conséquences : une partie des habitants passerait en Autriche, l'autre, sans discipline, ne travaillerait plus. Le rendement des impôts n'augmenterait pas. Les Croates n'avaient pas d'argent. Toute la population disparaîtrait plutôt que de payer de plus forts impôts. L'impôt foncier de 160.000 fl. se payait en nature par l'habillement des soldats et le travail des familles. La Croatie militaire entretenait 16.000 soldats d'active et 8.000 de réserve. Les revenus du pays, 1.575.000 francs, pourvoyaient à tout. Dans l'hypothèse d'un changement de régime, on pourrait tirer du pays 800.000 francs ; l'administration, la justice, les travaux publics, etc. en coûteraient 300.000 ; il resterait 500.000 francs. Un régiment de 2.000 hommes coûterait 2 millions. Avec 1.500.000 on aurait 2.000 soldats, quand avec la même somme on pouvait en avoir 16.000.

Le compte de la situation des régiments croates, au 1^{er} octobre 1810, portait : maisons du gouvernement 539, maisons des particuliers 26.697, églises catholiques 171, grecques 138 ; soldats 17.338, pour les autres personnes, dites extra-personnel : curés, maîtres d'écoles, maçons, charpentiers, employés des forêts, etc.,

2.076, en tout 19.414 hommes en service ; individus non enrôlés 40.969, hors service 84.203, femmes 138.246 ; total de la population 280.182, dont 118.506 catholiques et 161.160 grecs.

Le budget de 1811 comportait 272.420 florins de revenus et 934.710 florins de dépenses ; le gouvernement devait donc ajouter 662.290 florins. Le détail des chapitres est le suivant :

Revenus :

Impôt foncier.....	159.821 fl. 63 kr.
Patente sur marchands.....	1.626 » — »
Patente sur arts et métiers.....	1.762 » 60 »
Capitation des non domiciliés.....	1.499 — »
Taxe sur les moulins particuliers.....	4.494 » 30 »
Rachat des corvées.....	5.643 » 73 »
Revenus divers.....	98.572 » 67 »
Total.....	272.419 » 93 »

Dépenses :

Solde de 2 bataillons.....	320.315 fl. 57 kr.
Appointement de l'extra-personnel.....	205.651 » 21 »
Patentes.....	56.937 » 7 »
Solde de la troupe.....	185.688 — »
Achats ou remplacements des brod quins...	46.422 — »
Dépenses diverses.....	69.696 » 75 »
	884.710 » 31 »
Solde de campement pendant le mois pour les 6 régiments.....	50.000 » — »
Total.....	934.710 » 31 »

Andréossy ajouta bien ses observations, le 26 décembre ; mais, comme le général Lauriston, dont la mission, déjà mentionnée, était de se renseigner sur les régiments croates ¹, était arrivé au même résultat que Marmont, Napoléon, à qui cette armée permanente plaisait naturellement beaucoup, accepta les propositions de Marmont tant en principe qu'en détail. En conséquence, le décret du 15 avril 1811, articles 91-94, qui établit l'intendant militaire et le conseil général, ordonna d'arrêter les comptes tous les 3 mois, mais ne changea rien à l'organisation. Ainsi, au contraire de ce qui se fit dans les autres provinces, l'époque illyrienne ne changea dans les confins militaires que les commandants et les uniformes, ne touchant pas au fond de l'administration.

Les confins militaires continuèrent donc, avec quelques adaptations, leur vie accoutumée. Une difficulté surgit, tout au début. La plupart des « officiers d'économie », plus difficiles à rem-

¹ *Correspondance*, XXI, n° 17031.

placer que les autres, avaient émigré en Autriche ; Marmont avait fait les nominations nécessaires en janvier 1810, entre autres, le 4 janvier, celles du capitaine Cervus, directeur des bâtiments militaires et des routes des 4 régiments de Karlovac, et de l'ingénieur des ponts et chaussées, Ch. Moor, pour les 2 autres régiments (ce que nous avons déjà mentionné) ¹. Le 12 septembre, il établit une école spéciale de langue française à Karlovac pour les régiments croates, et des officiers croates désignés apprirent le français et le nouveau règlement des troupes françaises ². Le cadet Danilo Rastić traduisit en 1811 le règlement français ³, et Šima Starčević, curé à Novi, publia en 1813 un lexique illyro-français à l'usage de la jeunesse militaire ⁴.

La mode ordinaire d'administration économique continua tranquillement : des adjudications eurent lieu à Gospić, le 1^{er} octobre 1810, pour le vin, la viande, la pêche, le moulin d'État, etc., pour la durée d'un an, à partir du 1^{er} novembre ; à Petrinja, le 8 octobre, et à Glina, le 10 octobre, on fit de même ⁵. Les forêts de la Croatie militaire servaient surtout à la fabrication du charbon et de la potasse ; le 1^{er} juin 1810 eut lieu à Rijeka l'adjudication d'une coupe annuelle de 8.000 arbres du territoire des 6 régiments, pour faire du charbon, contre paiement de 3 en 3 mois ⁶. L'entrepreneur qui payait davantage pouvait en recevoir davantage. Le 5 octobre, le régiment d'Ogulin mit en adjudication — entre autres choses — la potasse des forêts du régiment, consistant en 74.997 jugères (à env. 1/4 ha) ⁷, et le 20 décembre, celui de Slunj donna à Karlovac, pour 3 ans, 2.000 quintaux (à 56 kg.) de potasse, à brûler dans ses forêts ⁸. Les travaux aux ponts et chaussées furent faits par corvées ou sur les propres fonds des régiments ; les projets furent envoyés à Blanchard, qui les examina, puis les remit au gouverneur général et ensuite au ministre de la guerre ⁹.

Sur la situation économique proprement dite de ce vaste « camp militaire », nous n'avons guère que les données du tableau cité plus haut en détail. Nous avons également déjà cité ailleurs les budgets de la Croatie militaire pour 1811 et 1812, avec 813.000 et

¹ P. Boppe, *op. cit.*, pp. 16, 29.

² *Ib.*, 34.

³ R. Lopašić, *Karlovac*, p. 73.

⁴ Bibliographie, Imprimés contemporains.

⁵ AMK, plusieurs actes.

⁶ LZ, 1810, 21.

⁷ AMK, 1810.

⁸ TO, 1810, 21.

⁹ AN, F¹⁴, 1030, 1^{er} d. (5 décembre 1813).

750.000 francs de recettes, 2.400.000 et 2.000.000 de dépenses. Bertrand écrivit à l'Empereur, le 10 octobre 1811,¹ qu'à son avis les 2.400.000 francs suffisaient, pour les 6 régiments, à payer toute l'administration, à maintenir les routes, etc., enfin à subvenir à toutes les dépenses d'une population de 300.000 habitants. La comptabilité de 1809 et 1810 était arrêtée ; il restait dû aux régiments 256.000 francs, dont 125.000 aux familles pour l'entretien des soldats, le surplus pour la solde des officiers et des sous-officiers et quelques travaux publics. On peut dire que, par suite des paiements du trésor, la Croatie militaire échappait aux difficultés financières des autres provinces. Il semble qu'elle n'ait pas connu les longs retards dans le paiement des traitement, comme les provinces civiles, et qu'en général, la vie économique n'y ait pas souffert de secousses trop rudes. Certes, elle ne fut pas épargnée tout à fait ; mais les malheurs furent plutôt accidentels et ne provenaient pas d'un système : l'invasion des Turcs, les mauvaises récoltes, ainsi que des raisons d'ordre psychologique — dont nous parlerons plus tard — mécontentaient l'opinion publique et entretenaient une émigration continuelle.

Le premier mal, l'invasion des Turcs, avait causé de grands dommages à la frontière. Le 2 décembre 1809, Tromelin demanda instamment, au général Guillemont, des moyens de subsistance jusqu'à la prochaine récolte pour le régiment de Gospić, parce que l'invasion des Turcs et le passage de l'armée française avaient empêché les semailles. Guillemont, alors à Zagreb pour la démarcation de la frontière de la Save, obtint l'importation libre de 25.000 mesures de grains de la Hongrie, l'espérance qu'on accorderait encore plus, ainsi que la cession des grains et des farines restées à l'Autriche dans la Croatie illyrienne². Cette même invasion avait également provoqué des expropriations. Par arrêté du 12 mai 1810, les expropriés furent rassemblés, et du bois devait leur être fourni pour construire de nouvelles maisons. Un second arrêté du même jour donna les terres devenues libres, soit par suite d'émigration, soit d'autres causes, aux propriétaires de terres de moindre qualité³. Ce même mois de mai, il y eut aussi un incident de frontière avec l'Autriche. Aux réclamations de l'ambassadeur d'Autriche, Marmont répondit, le 15⁴, que celles-ci n'étaient pas fondées, et que deux événements seulement pouvaient y avoir donné lieu : le 2^e régiment Banal avait sa 92^e compagnie

¹ AHG, 10/5.

² AHG, 10/3, 2 décembre, 28 décembre 1809.

³ P. Boppe, *op. cit.*, pp. 172-174.

⁴ AHG, 10/4.

sur la rive gauche de la Save, alors autrichienne, et la compagnie était venue, armée, en Illyrie, pour couper du bois, ce qui était inadmissible ; on avait dû la contraindre par la force à se retirer ; ensuite, quelques officiers du même régiment, le plus voisin de l'Autriche, passés en Autriche, avaient réclamé la jouissance et la libre disposition de leurs propriétés, ce qui était inadmissible d'après les lois du pays, c'est-à-dire de la « zadruga », où n'existait que la propriété collective. Mais le plus gros souci, l'émigration constante des habitants de la Croatie militaire en Autriche, pesa sans relâche, de 1809 à 1813, sur le gouvernement illyrien. Nous avons déjà mentionné que plusieurs officiers passèrent en Autriche. Ils furent remplacés par des Français. Cependant, comme Napoléon voulait des officiers indigènes, il fit envoyer 100 jeunes gens à l'école militaire de La Flèche et 100 à celle de Châlons ¹. Mais l'émigration des autres habitants était encore plus considérable. Dans son rapport déjà cité du 10 octobre 1811, Bertrand relatait que, dans la 1^{re} quinzaine de septembre, 242 personnes du régiment de la Lika avaient émigré. Les postes-frontières incendiés par les Turcs n'étaient pas encore reconstruits. Bertrand proposa, pour tous les régiments, un secours de 20 à 25.000 francs en clous, qui serait très utile pour la reconstruction d'un millier de maisons ; il en avait déjà fourni pour les églises. Le régiment de la Lika avait eu une mauvaise récolte et avait besoin d'un secours de 125.000 francs en grains, il devait remettre 2.500.000 francs au gouvernement autrichien qui lui avait donné fréquemment des secours ; en une seule année, il avait reçu pour 500.000 francs de grains. Le 16 octobre ², Bertrand fit un rapport sur de nouvelles émigrations ; il les attribuait à la mauvaise récolte et aux manœuvres de l'Autriche qui attirait les soldats dans le Banat. Le gouvernement autrichien avait en effet, pendant toutes ces années, pourvu à l'établissement de ces soldats émigrés et de leurs familles ³.

Cependant, Marmont avait assuré que les sacrifices du fisc ne seraient pas inutiles et que les services guerriers de la Croatie militaire les compenseraient. En effet, dans la guerre de Russie, les Croates « montrèrent les solides qualités militaires de leur race » — comme dit P. Boppe — qualités que Napoléon lui-même avait admirées ⁴.

¹ R. Horvat, *Najnovija doba hrvatske povjesti* (L'époque la plus récente de l'histoire croate), p. 27.

² AHG, 10/5.

³ AEZ, plusieurs actes.

⁴ *Op. cit.*, 94.

Après cette digression nécessaire, nous pouvons commencer l'esquisse de la situation de l'ensemble des Provinces Illyriennes, des provinces civiles, moins privilégiées que la province militaire.

2. — *Les jugements contemporains et postérieurs.*

Il pourrait paraître plus naturel de citer d'abord les jugements postérieurs, bornés aux faits extérieurs, et de passer ensuite aux jugements contemporains, pénétrant jusqu'aux causes intérieures. Mais nous préférons citer d'abord ceux-ci, représentés par les rapports des administrateurs illyriens, parce qu'ils ont plus de portée, embrassant ou toute l'Illyrie ou, au moins, une de ses provinces, tandis que les seconds, représentés par les impressions des historiens illyriens, ne s'appliquent habituellement qu'à l'une ou l'autre ville ou, tout au plus, à une province. Ils sont aussi beaucoup moins volumineux que les autres dont ils ne forment, pour ainsi dire, qu'un supplément. Administrateurs et historiens s'occupent surtout de l'influence des mesures du gouvernement sur la situation économique de l'Illyrie ; mais il nous faut d'abord mentionner encore brièvement quelques autres faits, en partie accidentels, qui furent également funestes au pays.

Dès avant la création des Provinces Illyriennes se place la guerre de 1809, avec ses conséquences fâcheuses. La contribution de guerre fixée par Eugène, le 21 mai 1809, et celle qu'avait établie Napoléon, le 7 juillet 1809, étaient de lourds fardeaux. Quand ces pays furent devenus siens, Napoléon supprima, le 22 octobre, la contribution d'Eugène, mais laissa subsister la sienne ¹. Restaient les réquisitions, les logements des militaires, etc. Marmont arrêta, le 26 avril 1810 ², qu'à partir du 1^{er} mai, toute personne non militaire paierait sa chambre. Les officiers paieraient quand ils recevraient leur solde. Une ordonnance, publiée le 10 décembre de la même année ³, décida encore que tous les militaires recevant une indemnité de logement devaient payer leur logement.

Quand les désagréments accompagnant la guerre furent ainsi quelque peu effacés, ce fut une série de malheurs, causés par les éléments. Un grand orage, du 16 au 17 août 1810, dans la vallée de la Zilja, détruisit les ponts et les routes et interrompit presque toutes les communications entre la Carinthie et la Carniole ⁴. Deux

¹ LZ, 1809, 93.

² LZ, 1810, 26.

³ *Ib.*, 75.

⁴ *Ib.*, 47, 49.

grands incendies détruisirent, le 30 mars 1811, une grande partie de Tržič, le 18 mai 1811, Kranj. Le gouvernement fit des collectes qui donnèrent un bon résultat, et, par arrêté du 25 juillet, donna à Tržič 70.000 francs et pour Kranj 30.000 francs comme secours de l'État ¹. Du 4 au 5 août, un incendie faillit détruire le plus grand faubourg de la ville ² de Karlovac et, le 29 juillet 1812, à la suite d'un orage, le feu détruisit Logatec à l'exception de quelques maisons ³.

Ceci dit, nous pouvons entreprendre l'analyse des rapports administratifs.

a. — Les rapports administratifs.

Nous allons rencontrer maintenant des personnages déjà connus dans l'administration illyrienne. Des passages de leurs rapports ont été déjà utilisés ; ici, on en envisagera l'ensemble, et on verra qu'il est extrêmement intéressant de poursuivre chronologiquement la situation de l'Illyrie d'après ces rapports, émanant du gouverneur général, de l'intendant général, des intendants et de la police, et se succédant de 1810 à 1813 : ils forment les notes d'une gamme qui descend toujours plus bas. On doit dire que les administrateurs illyriens donnent un tableau fidèle : ils parlaient très ouvertement et donnaient aussi de bons et même d'excellents conseils — mais qu'on ne voulait ou plutôt ne pouvait pas suivre. Vers la fin, l'administration illyrienne, en premier lieu Chabrol, reconnut presque toutes les fautes commises — sauf la principale : on ne pouvait pas parler du système continental.

L'ouverture, c'est cette « Note » pour Napoléon, écrite en août 1810 par Catineau La Roche ⁴. Elle esquissait nettement la situation des Provinces Illyriennes, la première année après la cession — une situation qui n'était pas précisément rose — et posait, dès le début, le problème fondamental de l'Illyrie — problème qui subsista jusqu'en 1813 et ne fut jamais résolu. Ce problème provenait de ce que, l'Illyrie ne pouvant satisfaire à ses besoins que pour 6 mois, le reste devait être importé. Elle avait auparavant compensé ces importations par l'exportation des produits de ses mines, bois et manufactures, et surtout par le

¹ A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 330.

² AMK, 7 août 1811.

³ AHG, 10/5, 2 août 1812.

⁴ AN, F¹¹^e, 61, n° 1, copie d'octobre 1810, sans nom d'auteur. La note a été déjà citée (p. e. par Vošnjak) comme d'un auteur inconnu. Cependant Catineau La Roche la mentionne dans son aperçu sur les sels et tabacs, et l'opinion ici exprimée sur les douanes est tout à fait la sienne exprimée ailleurs.

commerce maritime. Après la cession, toutes ces ressources se trouvaient supprimées presque d'un coup. Les mines et les bois n'avaient plus de débouchés, les manufactures plus de matières premières ; la navigation était impossible, le transit autrichien très restreint, tout l'approvisionnement bouleversé. L'Illyrie ne pouvait plus exporter que de l'argent et, disait Catineau, si cela se prolongeait, avant quatre ou cinq ans on ne trouverait plus un seul écu (à 3 frs.) en Illyrie. Il fallait donc absolument des compensations pour établir un équilibre entre les besoins et les importations. Catineau La Roche trouva cette compensation dans le commerce de transit franco-levantin qu'il fallait détourner de l'Autriche. Dans l'Illyrie, aux côtes immenses, hérissées d'îles nombreuses, ouvertes au commerce de contrebande, où les fraudes étaient beaucoup plus faciles qu'ailleurs, les douanes méritaient une attention spéciale. En matière de transit, les douanes illyriennes devaient être protectionnistes, parce que le passage à travers l'Illyrie n'était pas obligatoire. En temps de guerre maritime, les relations de l'Italie, de la France méridionale, de la Suisse et du Tyrol avec la Hongrie et la Turquie pouvaient se continuer par le Danube jusqu'à Vienne, ou par la Drave jusqu'à Maribor. En temps de paix, le commerce autrichien, si inquiété en Illyrie, pouvait utiliser la voie maritime par Venise, les droits de transit en Bavière et en Italie étant très modérés, et la Hongrie pouvait descendre le Danube jusqu'à la Mer noire. Les douanes étaient donc en Illyrie le principal facteur de la prospérité et le principal agent des finances publiques. Et Catineau La Roche terminait par la critique très âpre de l'organisation des douanes illyriennes que nous avons déjà citée.

Presque tous ceux qui vont suivre ont repris l'idée de Catineau La Roche : chercher des compensations. La compensation principale était toujours le transit levantin ; mais ils conseillaient encore d'autres mesures. Ils ajoutaient aussi plusieurs causes secondaires au mal fondamental que Catineau La Roche avait constaté.

Le compte-rendu de Marmont, du 6 octobre 1810¹, n'est pas postérieur de beaucoup à la note précitée ; il s'occupait, en premier lieu, de l'administration proprement dite, mais renfermait aussi quelques indications intéressantes à notre point de vue. Le gouvernement avait fait des économies en supprimant un nombre considérable d'employés superflus en Istrie et en Dalmatie, néanmoins il y avait du déficit. A Raguse, totalement ruinée, on

¹ AN, F¹E, 61, n° 2.

ne pouvait percevoir que les impôts indirects. Dans la province de Kotor, disposée à la résistance, les impôts n'avaient pas été recouvrés depuis deux ans à cause de la faiblesse des garnisons, et les travaux préparatoires n'avaient pu être faits pour les nouveaux impôts ; on devait augmenter les forces militaires. Les douanes étaient enfin organisées ; mais un nouveau tarif était extrêmement urgent. Le tarif autrichien était encore en vigueur, mais il était fait pour une grande puissance, avec une industrie développée et des produits surabondants. L'application de ce tarif dans un pays qui n'avait que l'industrie métallurgique, entraînait chaque jour « les absurdités les plus choquantes ». Comme le commerce maritime était supprimé, il fallait protéger, dans ce pays si bien placé, le commerce par terre avec le Levant. Le gouvernement autrichien avait fait des réclamations pour le paiement de divers objets laissés à l'Illyrie, comme chaloupes, armes, sels, etc. Mais l'Autriche devait aussi beaucoup à l'Illyrie en capitaux, et intérêts, impôts judiciaires, fonds de religion, etc. qu'elle avait emportés. Marmont avait proposé au général Knezević l'établissement d'un compte réciproque des dettes respectives afin d'établir des compensations. Ce travail fut commencé, mais non continué par l'Autriche ; le gouvernement illyrien — qui avait davantage de créances — était donc dans son droit en refusant de payer. Malgré les embarras financiers, les troupes étaient payées assez exactement : on n'était en retard que pour deux régiments. La gendarmerie, cependant, n'était pas encore organisée, faute d'argent. (On verra que ce rapport de Marmont est le plus optimiste de tous).

Une note ministérielle du 17 janvier 1811 peint la situation, au début de 1811 ¹. Elle constate que les finances étaient la partie faible. L'administration nouvelle paraissait dispendieuse, comparée à l'administration autrichienne. L'Autriche avait conservé les forêts à bas prix aux mines et aux forges ; l'administration française avait voulu en tirer profit, mais elle était revenue au système autrichien, trouvé meilleur, sauf en ce qui concerne la conservation et la police forestières et les réserves à la marine. Le gouvernement illyrien avait supprimé les divers impôts et substitué les impôts français ; mais, les cadastres et autres matrices manquant, il s'en était ensuivi des taxations trop élevées, qu'on avait dû réviser et réduire. Les villes commerçantes souffraient de la situation et n'en regrettaient que d'avantage l'Autriche. On émigrerait en Autriche, surtout les jeunes gens, qui craignaient la conscription. L'affermage des tabacs avait fait monter les prix, diminué la consom-

¹ AE, Autriche 55 (Provinces Illyriennes), 32.

mation et causé la disparition des manufactures particulières, surtout à Rijeka, où il y avait auparavant grand commerce de tabac de Hongrie, qui s'exportait au Levant en concurrence avec celui d'Albanie. Cette concurrence ne pouvait plus se soutenir. Les commerçants de Rijeka avaient fait quelques réclamations, mais le gouvernement considérait la régie comme plus productive et la maintenait. Quant au commerce de transit, la navigation de la Save, les dépôts de Sisak et de Kostajnica paraissaient devoir prospérer désormais ; Karlovac y gagnerait ; le négoce de Trieste préparait déjà ses spéculations. D'une façon générale, le peuple était passif. Le côté sombre, c'étaient les souffrances de plusieurs guerres, la cessation du commerce maritime, le mauvais état des finances.

De sa mission, le général Lauriston, dans plusieurs rapports adressés à Napoléon en janvier 1811 ¹, dessina un tableau assez défavorable : le commerce des villes de Trieste et de Rijeka avait subi de grandes pertes ; les contributions étaient trop élevées, les recettes diminuaient chaque année par suite de l'état lamentable du commerce et de l'établissement de nouveaux droits extrêmement élevés ; la consommation diminuait ; la restriction du transit autrichien avait fait cesser les transports, dont vivait une partie de la Carniole. Le gouvernement n'avait pas de fonds, vivait au jour le jour ; les mines avaient besoin de secours ; si l'Empereur ne le secourait pas en payant les dettes de 1810, le pays ne pourrait se soutenir.

Cependant le rapport peut-être le plus intéressant est dû à la perspicacité déjà connue de Pellenc. Après son inspection en Illyrie, il soumit au ministre, dans ses lettres des 8 et 9 novembre 1811 ², ses impressions sur la situation économique du pays. Vu leur importance, nous les reproduirons intégralement.

Il n'y a pas de signes d'aisance dans ce pays. Il manque de toile et de drap : c'est à peine s'il y a en Carniole et en Carinthie quelques fabriques de toile et de drap ordinaires et de bas de laine grossiers. Le seul genre d'activité de ces deux provinces, les moins pauvres, consiste dans les mines. Il n'y a pas de fortunes privées notables. Le plus frappant est que l'approvisionnement entier a été bouleversé par les changements politiques. L'Italie, qui nourrissait Trieste et la Dalmatie, ne peut plus exporter qu'en France méridionale. L'Autriche n'envoie plus de grains en Carinthie et en Croatie. On en reçoit de la Hongrie, mais d'une façon incer-

¹ AHG, 10/5, 1^{er} janvier 1811 ; AN, AF^{IV}, 1713, 5^e d., 4 janvier, 5 janvier, 17 janvier 1811.

² AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^{os} 28, 29.

taine et à la merci des permis autrichiens que la fraude développe. La misère exige des mesures particulières. La pauvreté générale dépeuple le pays et fait émigrer les classes laborieuses. Tous ces maux existent déjà.

Il faut distinguer les remèdes impossibles et ceux qui sont possibles. En attendant la liberté des mers, les produits de la mer peuvent être remplacés en partie par les travaux des ports. On construit à Trieste. Les chantiers de Kraljevica, Bakar et Pula attendent encore. Le commerce avec la Turquie est à peine commencé. On a réduit de 14 à 10 millions les revenus demandés à l'Illyrie. Il faut y laisser l'argent qu'elle produit pour avoir dans l'avenir de plus grands revenus. Il faut examiner séparément, pour chaque province quelle était son industrie locale, quel est son état actuel, pourquoi et comment elle a perdu ses ressources, si la cause en vient de quelque gêne nouvelle, de quelque loi générale sur laquelle on se serait trompé, ou de quelque tarif de nos douanes dont on aurait mal calculé les conséquences. Pellenc cite ici un grand nombre d'erreurs de cette nature. Tantôt la loi, sans prohiber un genre de commerce, en a rendu la pratique trop coûteuse, et ce commerce a cessé. Tantôt un article a été prohibé à l'importation, au lieu d'être tenu comme un article de transit indispensable aux échanges. Telle province ne peut ni se procurer les objets de son ancien négoce, ni vendre ceux que lui procurait ce commerce, et quelquefois ces fâcheux résultats ont porté sur des produits qui étaient l'unique ressource du pays.

La Carinthie et la Carniole vivaient autrefois du revenu de leurs mines, forges, usines, et du passage du commerce autrichien. Les travaux métallurgiques ont cessé en grande partie. Les fers n'ont plus que la moitié de leur valeur, depuis que le débouché de la mer leur manque. Le transit autrichien étant borné au chemin de Rijeka, il n'y a plus de profit pour la Carinthie ni la Carniole. Les anciennes ressources manquent ainsi toutes à la fois, et la route de Kostajnica ne dédommage encore que dans une faible mesure de cette perte. L'Istrie ex-vénitienne vivait de la vente de son huile et de sa soie, du cabotage, des bois et des salaisons de sardines. Tous ces genres de commerce ont cessé. Les soies n'ont plus d'acheteurs, les vins et les huiles manquent de voies de communication, les bois, en grande partie, sont donnés à l'Italie, les bateaux ne quittent plus les ports, la pêche est interrompue, le sel manque pour les salaisons. L'Istrie ex-autrichienne, Rijeka, et tout le littoral vivaient du commerce des grains de la Hongrie. Ce commerce est interrompu. La Croatie subsistait grâce à son commerce avec les Turcs, et aux profits du transit des grains à Rijeka, qui a cessé, l'Autriche

n'ayant aucun intérêt à envoyer ses grains à Rijeka, tant que le cabotage ne pourra pas les transporter sur les côtes voisines. Le commerce avec les Turcs périclité aussi, parce qu'il s'agissait, en grande partie, de sel blanc que l'Autriche donnait, dans ce dessein, à bas prix. La Croatie achetait de grandes quantités de porcs qu'elle engraisait ensuite dans ses forêts. Elle a perdu ces deux sources de bénéfices, mais le transit du coton donne déjà quelques profits. Trieste ne peut plus tirer ses grains de l'Italie, mais seulement de Rijeka. Ce transit, par terre, augmente d'un quart la cherté de cette céréale. L'impôt de 6 francs par quintal (56 kg.), pour le transit à travers l'Illyrie, en a déjà doublé le prix. Avec la mer libre, on ne connaîtrait aucun de ces embarras. « Cela sert à montrer que, dans l'idée qu'on se forme des Provinces Illyriennes, il est impossible d'en séparer leurs ressources maritimes ». La Dalmatie vivait du fret de ses navires et de ses bateaux, de la vente de son huile et de ses vins, des salines, de la pêche, des salaisons de poissons, des porcs, et du commerce avec la Turquie. Elle n'a plus aucune de ces ressources. L'ennemi ne s'éloigne plus de ses côtes, les salines sont en ruines, celles de Vis, pour le sel blanc, sont aux mains des Anglais. Pêche, salaisons, cabotage, tout est perdu. Les routes de terre manquent pour le transit des vins, il n'y a pas de sel pour commercer avec les Turcs. Les laines, peaux, suifs, que lui procuraient ses échanges avec les Turcs, et même les chandelles qu'elle faisait à Split avec ce suif, ont été mis, par erreur peut-être, au nombre des articles dont la sortie de l'Illyrie est prohibée. Dubrovnik n'a jamais eu de récoltes, sa richesse étant sur mer. Les navires se sont éloignés, elle a perdu la plupart de ses matelots. Kotor tirait ses grains de la Pouille et vivait du même commerce que la Dalmatie, et surtout du produit de ses salaisons de mouton. Elle manque de sel, et ses salaisons n'ont plus de débouché. Telle était la situation.

Déjà, avec toutes les anciennes ressources, la prospérité était précaire. Quelques années de bonne administration procureraient davantage. Le gouvernement a déjà senti que la vie économique de ces provinces ne peut être que commerciale, et, en attendant l'indépendance des mers, il a donné à l'Illyrie un commerce continental. Il est important de faciliter les communications avec l'Italie et la France. Puisque ces provinces ont besoin d'acheter tant de choses, qu'elles les achètent au moins chez nous. On ne trouve dans les boutiques de Ljubljana et de Trieste que des restes de marchandises allemandes. La France n'a-t-elle donc rien à fournir à l'Illyrie ou bien nos fabricants, qui se plaignent tant de l'inactivité du commerce, ont-ils besoin qu'on leur montre

du doigt les nouveaux débouchés que la politique leur ouvre sans cesse ? Il faut favoriser tout ce qui reste encore du commerce maritime et même du simple cabotage. Celui-ci remplace les chemins; fait circuler les denrées, et n'est autre chose, pour l'Illyrie, qu'un commerce intérieur. Les bâtiments de Trieste pourraient aller jusqu'à Milan. De simples chaloupes armées serviraient d'escorte à des centaines de bâtiments qui, de la Dalmatie, arriveraient en Istrie presque sans quitter la côte et qui, de l'Istrie, viendraient à Trieste. Si quelque loi gêne l'industrie de ces provinces, on ne doit point hésiter à l'abolir. Le produit de l'impôt est une bien faible considération, à côté d'intérêts bien plus importants. La prospérité passe avant les impôts, elle les doublera et même les triplera. Il ne faut pas craindre de revenir sur ses pas, ni même de faire plier la législation, pour quelques moments, et à certains endroits. Cela ne romprait pas la sage unité des lois de l'Empire. L'art de gouverner, c'est de ne pas craindre les innovations. Rien, d'ailleurs, ne ressemble à la France, dans l'Illyrie. La mer fait toute l'existence de ces provinces. La mer leur est-elle fermée, les habitants sont comme des infortunés jetés sur la côte après un naufrage. C'est au haut de ces montagnes qui dominent les golfes qu'il faut se placer pour sentir avec force et avec douleur combien la tyrannie des mers est horrible et odieuse et quelle calamité elle produit.

Pellenc résume finalement ainsi les quatre causes générales des embarras de l'Illyrie, et les moyens de les soulager : 1^o l'interruption de la navigation ; on ne peut remplacer qu'imparfaitement cette ressource ; 2^o diverses relations commerciales gênées, soit par les tarifs, soit par le manque de sel blanc ; on peut rectifier les tarifs ; sur plusieurs points d'Istrie et de Dalmatie, des localités se prêtent à la construction de salines, même pour le sel blanc ; en attendant, il faut tirer du sel blanc de Salzbουργ ; 3^o l'arrêt du travail des mines, forges et usines ; il y a une foule de remèdes — faveurs, bois gratuits, avances, achat d'une partie des travaux des forges au prix actuel, qui est de 50 % au-dessous du prix ordinaire ; et le gouvernement peut exploiter lui-même les mines qui vont mal ; 4^o la disparition des bénéfices que donnait le passage du commerce autrichien ; Pellenc promet de revenir plus tard sur ce dernier point. (On ignore ce qu'il en disait).

On peut dire que Pellenc donnait des conseils excellents. Mais le gouvernement se décidait difficilement à abolir une loi.

Chabrol, l'intendant général si consciencieux, envoya aussi, peu après son arrivée en Illyrie, le 28 novembre 1811 ¹, un rapport

¹ AN, FIE, 61, n^o 4.

sur la situation. La navigation intérieure servait alors surtout au transport des grains importés pour l'approvisionnement de l'Illyrie et de l'armée. Plus de 30.000 balles de coton étaient entrées en 1811 dans l'entrepôt fictif de Trieste, et ce trafic faisait circuler l'argent sur toute la route de Kostajnica, jusqu'en Italie. Le nombre des transports de Trieste ne s'élevait cependant qu'au quart de ce qu'ils avaient été autrefois ; mais ils pouvaient prendre et dépasser ces chiffres, grâce à la faveur accordée. Les mines qui languissaient avaient besoin d'avances ; et cette considération engageait à les réunir au domaine extraordinaire, de même qu'on avait sauvé Idrija par une mesure semblable. Après cette opération, il ne resterait à l'administration illyrienne que les produits des dîmes perçues sur les particuliers, propriétaires des mines en Carniole et en Carinthie. Cependant, on pourrait donner une nouvelle vie à l'Illyrie en ouvrant sur les lieux mêmes de nouvelles voies de consommation, en procurant aux établissements des débouchés faciles et avantageux ; il faudrait établir dans un port du littoral de grands chantiers pour les constructions maritimes. Trieste ne convenait guère à cause de sa mauvaise rade, les ports de l'Istrie étaient trop éloignés des grandes forêts impériales ; parmi les ports de la Croatie, Rijeka, Bakar, Kraljevica et Senj, Kraljevica était le plus avantageux par sa position et sa vaste étendue. Des chantiers de construction donneraient ici l'emploi des forêts immenses de cette province et encourageraient les propriétaires des forges et des mines par la certitude de la vente de leurs produits. L'Illyrie avait besoin annuellement de 300.000 minots (à 52 l.) ou 375.000 quintaux (à 56 kg.) de sel, et ses salines ne produisaient que 120.000 minots ou 150.000 quintaux ; cependant le marché passé avec une compagnie d'entreprise pour fournir l'excédent de la consommation, présentait de grandes difficultés à cause de ses rapports compliqués avec les douanes. Si les salines étaient en état, elles fourniraient plus qu'il ne fallait à la consommation et au commerce avec la Turquie. Il ne faudrait que des avances, certes considérables, mais qui seraient remboursées en quelques années.

Des conseils de Chabrol, on suivit celui de remettre les mines au domaine extraordinaire ; mais en fait de constructions maritimes (on se souviendra aussi des propositions de Chassenon) nous avons vu que l'Illyrie n'avait guère de chances.

Au début de 1812, Catineau La Roche renouvela dans sa « Note supplémentaire sur les tabacs » du 17 février 1812¹ — que nous

² AN, AF^{iv}, 1713, 7^e d., p. 15.

avons déjà utilisée — les affirmations de sa première note d'août 1810, en soulignant qu'il fallait trouver un commerce d'échange, sans quoi l'Illyrie serait « le pays le plus malheureux de la terre », et en constatant qu'on n'avait pas encore trouvé le commerce d'échange, mais seulement un commerce de transit.

Le 10 avril 1812 ¹, Chabrol adressa à Montalivet de nouveaux renseignements. Les produits des mines, repoussés par l'Autriche qui n'en avait pas besoin, détournés de l'Italie qui les avait frappés de droits prohibitifs, ne trouvaient pas de débouché. Les propriétaires ne pouvaient soutenir cette exploitation qui exigeait des avances sans terme, et sans espoir prochain de rentrées. La conscription avait causé l'émigration de nombreuses familles en Autriche où on les recevait à bras ouverts. Le transit accordé n'était qu'une compensation incomplète. L'interruption absolue de la navigation avait plongé l'Istrie dans la misère. Cependant l'entrepôt établi avait ranimé les espoirs. C'est en Dalmatie qu'il y avait le plus de difficultés. Le régime vénitien y avait dépensé beaucoup d'argent. Actuellement, elle était réduite à la plus grande misère ; on avait dû faire des distributions de grains, sans quoi une partie de la population aurait succombé à la famine ou aurait cherché dans les îles occupées par les Anglais travail et subsistance. Dubrovnik avait toujours sa morgue nobiliaire. L'administration conçue était trop vaste pour l'Illyrie, disproportionnée par rapport aux ressources, et avait laissé sur 1810 un arriéré de 5 à 7 mois. Grâce à l'établissement de la régie impériale des sels et tabacs, 100.000 écus (à 3 frs.) ne passeraient plus à l'étranger pour le tabac. Pour le sel, l'Illyrie était tributaire de l'étranger et de l'Angleterre même pour 150.000 quintaux (à 56 kg.) à 6 francs — soit un déficit d'un million. Et encore, l'approvisionnement n'était pas assuré ; ce n'est qu'en composant avec la rigueur du système continental qu'on pouvait en obtenir de l'Angleterre. Maintenant les salines indigènes devaient être restaurées, et, cette année-là encore, 80.000 quintaux du sol même en augmenter la production. Comme les forêts couvraient 800.000 ha. et que, de la population de 1.500.000 âmes, la moitié, sur le littoral, ne se chauffait que pendant deux mois, on devait chercher des débouchés pour les forêts en exploitant les mines, et en favorisant les constructions maritimes. Les mines de la Carinthie étaient alors sauvées par le domaine extraordinaire. Le système des corvées dans les travaux des ponts et chaussées avait donné des résultats hors de toute proportion avec ceux qu'on aurait pu réaliser en France avec les mêmes

¹ AN, F¹E, 61, n^o 4.

moyens. Les habitants considéraient comme un devoir sacré de travailler en commun à des travaux utiles à la communauté ; plus de 12.000 ouvriers travaillaient cette année-là aux routes. En quelques mois, la communication entre Ljubljana et Kotor, la route Napoléon, serait ouverte. Toutes les villes importantes seraient raccordées à cette artère principale, toutes les communes sollicitaient déjà l'autorisation de construire des embranchements, qui ne coûteraient à l'État que quelques quintaux de poudre. Une dépense de 1.200.000 à 1.500.000 francs permettait de réaliser dans ces provinces ce qui eût coûté de 10 à 12 millions sur tout autre point de l'Empire. On portait le chemin de halage sur la rive illyrienne, et on améliorait la construction des bâtiments. Bientôt les produits de la Bosnie iraient à Ljubljana par la Save et la Ljubljana, et à l'avenir, les produits de la Mer noire viendraient en Illyrie par le Danube et la Save, à l'abri des Anglais. C'était une ancienne voie commerciale que les Vénitiens avaient ouverte aux produits de l'Inde. Elle épargnait aussi le transit de 200 lieues (à 4.288 m.) à travers la Bosnie qui, chaque année, coûtait au commerce 11 millions de piastres (à environ 1 fr. 40), et que les troubles fréquents interrompaient facilement dans ces provinces livrées à anarchie. Le transit serait encore beaucoup plus avantageux, si les expéditions pouvaient se faire de Skadar à Split par cabotage, sur bâtiments ottomans, ce qui réduirait de $3/4$ la longueur du transit et les dépenses. Car il fallait diminuer les frais de transport. Les marchandises du Levant, surtout les cotons, en arrivant à Paris, avaient payé trois fois leur valeur intrinsèque. Aussi l'Illyrie ne pouvait-elle soutenir la concurrence avec la voie des grandes communications maritimes.

Ce qu'il y a de plus intéressant dans ce rapport, c'est sans aucun doute qu'il corrobore nos assertions : l'Illyrie était approvisionnée en sel par l'Angleterre, et le chemin de Bosnie, par terre, était si désavantageux qu'on songeait à le remplacer par la voie d'eau.

Les rapports cités jusqu'à présent s'appliquent à la totalité des Provinces Illyriennes. A la fin de 1812, Chabrol demanda aux intendants des rapports sur la situation de leurs intendances pendant 1812. Il reçut, au début de 1813, 5 rapports — sur l'Istrie, la Carinthie, la Dalmatie, Dubrovnik et la Croatie civile — aucun sur la Carniole, où l'intendant n'était que depuis 6 mois ; il leur adressa en réponse ses observations. Rapports et observations sont très détaillés¹ ; nous en retiendrons les points particuliers aux diverses provinces — résultant d'ailleurs des mêmes

² AN, F¹E, 62, n° 4.

causes que les difficultés communes à toute l'Illyrie. Quelques redites seront cependant presque inévitables. On y trouvera les mêmes plaintes et les mêmes recherches de compensations et de secours. On y verra également comment plusieurs provinces et villes réclamaient le transit franco-levantin, qui était en fin de compte l'unique compensation réelle, quoique encore insuffisante, et comment Chabrol commença à travailler — ce qui a été déjà mentionné — à diriger le transit par la Save et la Ljubljanka ou, encore mieux, par Bar et Split, ce qui était une modification considérable du projet primitif par la Bosnie et Kostajnica.

Arnault, intendant de l'Istrie, envoya son rapport le 28 février. Lui, le plus rigoureux des intendants illyriens, trouva peu de plaintes à transmettre, quoique, précisément, l'Istrie, avec Trieste, souffrît beaucoup. Il loue les routes construites qui donnaient des débouchés à l'intérieur de l'Istrie, ainsi que les communes qui s'étaient offertes pour construire des routes de traverse. Le commerce avait pris, en 1812, un certain degré d'activité; le transit promis avec l'Autriche, la rectification du tarif des douanes, l'accroissement du commerce levantin avaient eu des résultats favorables. Le littoral pouvait exporter par le moyen du petit cabotage; cependant il avait besoin d'être protégé par la marine contre les pirates, faisant plus de mal que l'ennemi, qui était également continuellement présent sur les côtes, et dont les frégates faisaient des débarquements. Cependant, en 1812, il y avait eu beaucoup moins de prises que les années précédentes. Arnault donne deux statistiques que nous citons ci-contre (pp. 285-287) pour les comparer aux chiffres du chapitre suivant.

Édouard de Charnage, intendant de Carinthie, dans son rapport du 5 mars, dit que le système des douanes de 1810 avait causé de justes et continuelles réclamations. Le nouveau tarif était meilleur, mais encore insuffisant. Quelques rouliers repaissaient, transportant des écorces à tan, des graines de trèfle, des huiles, du riz, etc. Le district de Lienz se plaignait des droits exorbitants fixés pour la sortie du petit bétail. Le bétail de toute espèce passait les 3 mois d'été sur les pâturages des Alpes situés, pour la plupart, sur la frontière, au-delà des bureaux des douanes. Les habitants demandaient que la vérification des animaux ramenés eût lieu dans les communes respectives. Le déplacement de nombreux troupeaux à cette époque, où les maladies se manifestaient ordinairement parmi le bétail, était dangereux. Il fallait épurer le cadre des employés des douanes, où il y avait des éléments suspects. L'introduction du sel minéral

Désignation des mois	Autriche		Levant		Total général	
	Valeur des marchandises venant d'Autriche et exportées par Trieste et Rijeka	Valeur des marchandises arrivant par Trieste et Rijeka et exportées en Autriche	Valeur des marchandises arrivant par terre du Levant, à destination de la France et l'Italie	Valeur des marchandises arrivant de France et d'Italie à destination du Levant	Marchandises arrivant d'Autriche et du Levant et transitées par l'Illyrie.	Marchandises exportées en Autriche et dans le Levant et transitées par l'Illyrie
	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.
Janvier.....						
Février.....	575.834	1.058.452	1.220.418	667.560	1.795.952	1.725.712
Mars.....	489.014	419.185	1.094.153	612.268	1.283.164	1.031.453
Avril.....	246.554	519.282	617.340	250.207	863.891	769.489
Mai.....	400.950	362.522	571.370	328.604	972.320	691.126
Juin.....	346.183	270.254	286.741	316.729	632.924	586.980
Juillet.....	197.289	199.394	643.798	534.771	841.087	734.165
Août.....	302.739	385.202	824.610	221.882	1.127.349	607.084
Septembre.....	382.423	425.579	1.310.268	328.973	1.692.691	754.552
Octobre.....	277.000	604.167	787.706	238.132	1.064.706	842.299
Novembre.....	263.406	493.127	1.353.566	310.804	1.616.972	803.931
Décembre.....						
Total des importations et exportations.....	3.481.386	4.736.861	8.709.670	3.809.930	11.891.056	8.546.791
Résultats.....	Excédent des exportations en Autriche sur les importations d'Autriche 1.555.475		Excédent des importations du Levant sur les importations dans le Levant 4.899.740 ¹		Excédent des importations sur les exportations 3.344.265	

¹ Exportée en outre, au Levant, une valeur de 5.429.031 en différentes espèces d'or et d'argent.

RELEVÉ DES BÂTIMENTS ET BARQUES ENTRÉS CHARGÉS DANS LE PORT DE TRIESTE ET SORTIS DE MÊME EN 1812
Entrés

Espèce des bâtiments	Illyriens		Italiens		Napolitains		Ottomans		Totaux	
	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage
Navires.....	2	594					1	310	3	904
Polacres	5	1.423							5	1.423
Bricks	12	2.638					2	636	14	3.274
Tartanons	3	170		722					15	892
Pieghi	142	2.920	170	3.500					312	6.420
Paranze	13	272	7	145	20	432			40	849
Peotte.....	4	50	2	27					6	77
Brazzere.....	397	4.864							387	4.864
Bragozzi.....	20	222	36	402					56	624
Bateaux	148	592	142	587					290	1.179
Totaux	746	13.745	369	5.383	20	432	3	946	1.138	20.506

Sortis

Espèce des bâtiments	Illyriens		Italiens		Napolitains		Ottomans		Totaux	
	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage	Nombre des bâtiments	Tonnage
Navires.....	3	968					1	320	4	1.288
Polacres	5	1.180							5	1.180
Bricks	17	4.180					2	447	19	4.627
Tartanons.....	4	220		995					20	1.215
Pieleghi.....	163	3.470	184	3.680					347	7.150
Paranze	15	363	9	296	28	720			52	1.379
Peotte.....	4	49	3	37					7	86
Brazzere	437	5.290							437	5.290
Bragozzi	23	242	39	412					62	654
Bateaux	175	720	160	642					335	1.362
Totaux	846	16.682	411	6.062	28	720	3	767	1.288	24.231

était très nécessaire à la province. Le sel marin était regardé comme nuisible aux troupeaux, et il laissait un déchet très considérable, si on tentait de le purifier. Depuis l'établissement de la régie d'État, la contrebande du sel avait presque cessé. Le produit serait encore meilleur, si le prix était diminué. Mais les débitants se plaignaient que les tonneaux qu'ils recevaient ne contiennent pas les 200 livres (à 0 kg. 56) déclarées. On importait encore des tabacs bavares et, dans toute la Carinthie, beaucoup de gens fumaient des feuilles de trèfle ou des herbes séchées. Il fallait donc diminuer le prix des tabacs de moindre qualité. Quant aux forêts et bruyères, qui couvraient un tiers de la province, on pouvait les diviser en trois classes. 1^o Les forêts des montagnes, protection contre les torrents. Toute coupe y était interdite en Autriche, il fallait maintenir cette décision. 2^o Les forêts impériales, dans lesquelles le gouvernement accordait aux communes des droits d'usage. Les forêts du district de Lienz n'avaient pas de bois pour la marine. Dans le district de Beljak, les bois servaient aux usines, il fallait les ménager. La Basse-Carinthie en tirait autrefois du charbon en échange de ses fers bruts. Les prohibitions réciproques étaient cause de réclamations continuelles. Si ces prohibitions étaient levées, le bois acquerrait plus de valeur. 3^o Les forêts de partage, qui, du temps de l'Autriche, étaient, de 10 ans en 10 ans, données en jouissance aux particuliers. L'administration forestière voulait retirer ces concessions ; mais cela n'allait pas sans de graves inconvénients et l'intendant déconseilla cette mesure. Comme le fer brut manquait, il faudrait chercher des mines de fer. La législation illyrienne avait enlevé le transit à la route de Beljak et de Lienz, et la Bavière avait donné à toutes les marchandises d'Autriche, pour l'Italie ou la Suisse, la faculté de transiter par Salzbourg et Innsbruck. Par suite, cette dernière route, quoique plus longue de trois jours que celle de Beljak, avait attiré tout le commerce. La province désirait le rétablissement de l'ancien système de transit. La Suisse, qui tirait autrefois de Trieste beaucoup de coton, le recevait maintenant par l'Autriche, la Bavière et le Wurtemberg. Cela s'appliquait aussi aux autres marchandises du Levant. Les expéditions de Ljubljana sur Trieste pour l'Italie et la France n'y souffriraient en rien. Il faudrait aussi améliorer la race des chevaux, des bêtes à corne et à laine, car la laine du pays était grossière.

De la Bergerie, intendant de Dalmatie, remit son rapport le 1^{er} janvier. La Dalmatie, dit-il, devenait chaque jour plus misérable. Un septième seulement de la superficie du pays était cultivé. Le commerce n'existait plus. Les impôts étaient acquittés sans mur-

mures, mais avec peine. On avait cherché la cause de la contrebande faite trop ouvertement sur le littoral et dans les îles. Il semblait que les agents des douanes ne fissent pas leur devoir, ou qu'ils n'eussent pas les moyens suffisants pour repousser les marchandises prohibées. Les peines infligées à quelques agents infidèles eurent une influence heureuse sur la conduite des autres. On avait également travaillé aux salines de Pag, d'après l'arrêté du 31 janvier 1812. Le consortium, et surtout le président Dorčić, pressait les travaux des propriétaires qui devaient être, d'après l'arrêté, achevés en trois ans. La partie des travaux dont le gouvernement était chargé avait été exécutée suivant les clauses du contrat avec l'entrepreneur Bisetto. L'industrie, les arts et l'agriculture n'avaient pas fait de progrès, les Dalmates redoutant toute chose nouvelle. Leurs maisons n'étaient que des cahutes, leurs chars des machines en bois, sans fer, attelées de huit à dix bœufs. Vins et huiles seraient meilleurs, si on employait de bonnes méthodes de fabrication. L'agriculture était à peine développée. Elle souffrait de funestes préjugés et de l'esprit de routine. L'intendant avait essayé de faire comprendre les avantages de la pomme de terre, mais sans réussir à triompher de préjugés invétérés. La Dalmatie étant presque dépourvue de bois et couverte, en général, seulement de broussailles, les maigres bois existants étaient alors protégés par l'administration forestière. Pour favoriser le reboisement on avait défendu d'extirper les racines et de brûler les plantes et herbages. La Dalmatie avait exporté des matières premières, surtout du sel, et importé des objets fabriqués. L'augmentation du prix du sel nuisait singulièrement à ce trafic. Tout le monde réclamait une diminution de prix. Les points les plus fréquentés jadis par les caravanes, comme Makarska, Omiš, Skradin, etc., ne l'étaient plus à présent. Les caravanes avaient pris la route de Klek, et les Anglais profitaient des erreurs du gouvernement. Le cheptel diminuait, faute de sel. Les salaisons, fromages, etc., qui formaient la principale branche de commerce de cette province, en souffraient également. Les ingénieurs avaient été presque entièrement absorbés par les travaux de la route Napoléon. Les autres années, il faudrait aussi travailler aux autres routes, actuellement négligées. Il n'y avait pas de navigation intérieure, tous les fleuves dalmates ayant une pente rapide et des chutes d'eau trop considérables. Le voisinage des Turcs était une constante menace de peste. Les mesures d'hygiène étaient, en partie, déjà exécutées; un conseil de santé était établi à Split. L'inspection des caravanes veillait à ce que les denrées et les Turcs n'entrassent que par les points fixés le 1^{er} mars et le 30 mai 1812.

Les pandours formaient, à cet effet, un cordon de protection. Quelques arrestations récentes étaient d'un bon exemple. Seulement, pour ne pas nuire au commerce, il ne fallait pas, sur des bruits souvent vagues, arrêter l'introduction des caravanes. Il serait souhaitable que le consul de Travnik donnât journellement des nouvelles de l'état sanitaire en Turquie.

A ce triste tableau Chabrol répondit, le 12 mai, qu'on devait amener les Dalmates à substituer à leurs chars énormes et pesants les chars plus légers de la Croatie; le transport du coton levantin introduit par Split fournissait une occasion favorable. Quant à l'agriculture, pour seconder les intentions de l'intendant, il avait fait envoyer 115 quintaux (à 56 kg) de pommes de terre destinées à être plantées. Les diminutions sur le prix du sel — à 14 francs — avaient déjà été accordées le 10 mars. Par mesure de prévoyance, on établirait des bureaux de vente de sel sur les frontières près des différents rastels ou lazarets. En épargnant aux consommateurs d'aller au littoral, on détournerait ainsi les Turcs de Klek. Les nouvelles relations ouvertes avec Corfou en feraient venir du sel, et permettraient d'abaisser encore le prix de cette denrée. Le déboisement total de la Dalmatie exigeait que l'on apportât une attention particulière aux plantations faites en vue des routes.

De Lareinty, intendant de Dubrovnik, souligna dans son rapport du 1^{er} mars, la nécessité d'établir un cadastre. Chabrol avait déjà demandé les fonds à cet effet pour 1813; mais l'Empereur ne les avait pas accordés. A Dubrovnik, il n'y avait presque pas de forêts, mais il y en avait dans les îles, Mljet, Korčula, Lastovo. Depuis que ces deux dernières étaient occupées par les Anglais, Dubrovnik n'avait pas de bois de chauffage et de construction maritime. Les forêts de Kotor étaient sur les sommets, à peu près inaccessibles, et les habitants, presque sauvages, étaient un autre obstacle. On avait donc eu raison de supprimer le canton forestier de Kotor. Tous les soins de l'administration ne créeraient pas des forêts sur ce sol, il faudrait se procurer de la terre. La pêche au thon et aux sardines serait mise en adjudication avec la saison de la pêche, et serait d'un assez bon rapport. Depuis que le prix du sel avait diminué, les habitants en achetaient plus qu'auparavant, preuve que la contrebande, à présent, n'était plus profitable au point de compenser les risques. Mais les Turcs trouvaient encore du profit à faire les achats à Klek, il faudrait donc encore baisser le prix à Dubrovnik. Avec le sel, on se procurerait des viandes et des grains de Turquie, puisque les Anglais, avec leur escadre et une frégate qui mouillait devant Dubrovnik, interceptaient les arrivages de

la Pouille. Cela ferait aussi tomber le trafic des Anglais qui, à présent, par Klek, approvisionnaient bien leurs flottes, tandis que Dubrovnik, sur le territoire, manquait de viande. Cela ferait aussi rentrer les marins qui faisaient cette contrebande et qui, par crainte de punition, s'expatriaient et prenaient du service sur les bâtiments de guerre ennemis. Enfin, cela rétablirait un peu la balance du numéraire dans ce pays sans industrie. On devait toujours payer les troupes avec du numéraire qui s'échouait, et ne rentrait jamais. Il faudrait aussi rétablir les salines de Tivat, au district de Kotor, qu'on disait plus riches que celles de Ston. Une compagnie s'offrait à faire les dépenses des réparations. Mais comme cela ne suffirait pas encore, on pourrait se procurer du sel à Corfou et dans l'Albanie, à prix modéré. Jusqu'à l'augmentation du prix du sel, il venait à Dubrovnik annuellement 18 à 20.000 chevaux turcs chargés de marchandises de toute espèce, en échange du sel. Aujourd'hui, rien n'était plus rare que de voir un cheval chargé, au lazaret. Il faudrait donc tout de suite baisser le prix d'un tiers, parce que d'un jour à l'autre, la province pouvait être dans la situation de ne pouvoir s'approvisionner que par la Turquie. Quant au tabac, il y avait très peu de terres propres à le cultiver à Dubrovnik. La contrebande ne pouvait pas être importante parce qu'il y avait peu de consommateurs. Les produits de la province ne suffisaient que pour 3 mois. Les paysans cultivaient la vigne, l'olivier, le figuier, un peu de grain et de millet — mais d'après les méthodes de leurs pères; seuls, quelques propriétaires de Kotor avaient introduit de meilleures méthodes. Le vin suffisait, l'huile était l'unique produit qui s'exportait. Le pays cultivait encore des choux verts et des poireaux, qui, avec les gâteaux de millet, formaient en hiver la nourriture principale. L'hiver précédent, le froid intense avait fait geler les choux et les semences, et, à présent, la misère était extrême. Pommes de terre, choux pommés, artichauts, asperges, etc., venaient seulement de Naples, pour les gens aisés. Faute de bestiaux, la terre manquait d'engrais. L'arrêté du 9 février 1811 accorda le libre établissement aux industriels étrangers; mais aucun ne s'était présenté dans le cours de 1812. Il n'y avait point d'industrie parmi les habitants. Les orfèvres, les bijoutiers et même les maçons étaient presque tous Albansais ou Bosniaques, les professions moins lucratives étaient dans les mains d'indigènes. Autrefois, les Turcs apportaient aussi de la laine, dont le filage occupait beaucoup de femmes pauvres, actuellement dans la plus grande misère. On avait travaillé à la route Napoléon autant que l'avait permis le petit nombre des habitants; la population était ré-

duite à 30.000 âmes ; les 10.000 émigrés en constituaient la partie la plus utile. Ils avaient été aussi employés au fort Napoléon, aux salines de Ston et aux nombreux postes de garde. On espérait achever la route en 1813. Les mesures de santé étaient toutes prises, il ne restait qu'à établir un cordon de troupes, si la peste se déclarait en Bosnie et en Albanie. Dubrovnik avait une position particulière : pendant trois ans, elle jouissait des avantages de la neutralité. La navigation était une mine d'or — mais cette ancienne prospérité était aussi la cause de sa ruine totale. Les propriétaires et négociants n'économisaient pas, mais consacraient leur argent à de nouveaux bâtiments, et empruntaient même au gouvernement. On ne s'était détourné de ce commerce lucratif que pour acheter des maisons de campagne et de jolis meubles. Les Monténégrins avaient brûlé les maisons, les Anglais avaient détruit la navigation, et il ne reste que des terres hypothéquées qui, faute de moyens pour les cultiver, avaient beaucoup diminué de valeur. L'intendant proposait de faire passer par Dubrovnik les cotons de Smyrne et de Salonique — cela ferait aussi rentrer beaucoup de marins — non pas dans l'espoir de gains importants, mais simplement pour se soutenir et pour pouvoir attendre la fin de la lutte actuelle. A cette proposition, Chabrol répondit le 2 mai qu'il avait déjà soumis le projet au Gouvernement ; mais que la décision n'était pas encore prise. Cependant, on ne devait toucher qu'avec ménagement aux habitudes du commerce. Il approuvait aussi la proposition de baisser le prix du sel pour les Turcs. Il avait passé un marché avec Mestraca, fermier des sels à Corfou, pour 5 000 quintaux métriques à 8 francs, pour Dubrovnik. Il partageait aussi l'opinion sur Tivat, mais les offres de la Compagnie avaient été refusées parce que ses membres voulaient vendre les produits comme bon leur semblait.

Le rapport de Contades, intendant de la Croatie civile, est extrêmement étendu et embrasse la situation de la province au moment de la cession, de la cession à la nouvelle organisation, et depuis la nouvelle organisation. Sa province était aussi particulièrement hétérogène, résultant du démembrement de cinq provinces différentes. Nous ne nous occuperons que de la troisième partie. L'établissement de la poste sur la route Louise favorisait les communications entre Karlovac et Rijeka, cependant le tarif était trop élevé. Les relations entre le continent et les îles avaient été rétablies en 1812, par un courrier régulier ; mais il ne pouvait faire le trajet de Lošinj et de Rab à cause des corsaires qui y croisaient habituellement. La ligne des douanes, établie le 19 novembre 1811, avait coupé en deux parties la Croatie civile et même Karlovac. Si, comme l'intendant général l'avait annoncé, le

directeur général prenait des mesures pour faire profiter la partie hors douanes du transit autrichien sur Rijeka, cette situation de la frontière serait avantageuse au pays et surtout à Karlovac. Elle avait été nuisible quelque temps par suite de la mise à exécution trop rapide du nouveau règlement. Les forêts du continent livraient des bois de construction, surtout des mâtures fort belles ; on en produisait annuellement, de 1803 à 1807, pour environ 60.000 francs, actuellement 8.000 francs seulement — ce qui s'expliquait par les entraves apportées au commerce maritime. Charbon et potasse étaient de transport plus facile que les bois en mâture. Autrefois, on fabriquait beaucoup de charbon de bois et de potasse ; le charbon était exporté, la potasse servait à la consommation du pays et à l'exportation. Un droit d'exportation trop élevé avait fait cesser la fabrication du charbon de bois. A présent quoique le tarif fût diminué, les habitants n'avaient pas repris cette fabrication, un peu aussi à cause des dangers de l'exportation par mer. Pour faire reprendre aux habitants la fabrication du charbon et de la potasse, il faudrait vendre à bon compte les bois propres à cet usage et encourager l'établissement d'usines dans ces forêts. Les bois domaniaux et particuliers étaient dévastés par les animaux que les habitants envoyaient en grande quantité à la glandée, surtout dans le district de Karlovac. Il faudrait détourner les habitants de ce genre d'élevage et travailler à substituer à l'élevage des porcs celui des chevaux et d'autres animaux. Les prairies abondantes y convenaient. L'espèce des chevaux et des bestiaux était excellente, mais petite, faute de croisements. Le gouvernement devrait mettre un haras au chef-lieu, et des taureaux dans les communes. Sur les îles il n'y avait que de simples sentiers impraticables aux voitures. Les postes avaient été transportées de la route Caroline à la route Louise ; mais, tant que le commerce ne serait pas libre ou que le coton levantin ne passerait pas sur la route Louise, celle-ci restera déserte. La route de Kostajnica, par Samobor, située sur un fond argileux, était d'entretien difficile et dispendieux. Il faudrait obliger les conducteurs de coton à munir les roues de leurs voitures de bandes d'une largeur proportionnée à la pesanteur de leurs charges. Les digues de la Save étaient en mauvais état ; deux s'étaient rompues, cette année-là, causant des dommages considérables aux communes voisines. Karlovac avait un climat très malsain, à cause des eaux qui avaient fort peu d'écoulement dans la vallée et qui causaient d'incessantes maladies pendant un tiers de l'année. Les fossés de Karlovac étaient à combler. Il était très regrettable qu'une partie des cotons du Levant ne pût prendre la

direction de Trieste par Karlovac à Rijeka ; et ceci pour trois causes principales : la rivalité du commerce de Ljubljana ; la mauvaise situation de la route de Rijeka à Trieste, au milieu de montagnes très escarpées ; le manque de moyens de transport et d'habitants sur la route Louise. Mais Ljubljana, résidence des autorités, lieu de passage de tous les objets exportés en transit d'Autriche par Rijeka et Trieste, avait moins besoin de secours que Karlovac ; il suffisait de continuer une nouvelle route de Rijeka à Trieste, déjà commencée sous le gouvernement autrichien, et qui était infiniment mieux tracée ; et le troisième inconvénient disparaîtrait, quand le coton commencerait à passer par la route Louise. Il serait très avantageux pour le cabotage d'avoir une base du côté du littoral dans le port sûr et spacieux de Lošinj, en coupant une langue de rochers. Le lazaret de Rijeka était grand et bien bâti, mais il avait le grand inconvénient d'être attenant aux bâtiments de la ville. Sous le rapport de l'industrie, des arts, du commerce et de l'agriculture, la province pouvait se diviser en 2 parties bien distinctes : la partie des îles et du littoral, et la partie située entre le littoral et la Save. Les habitants de la première partie, développée par le commerce maritime, étaient, à tous égards, plus avancés que ceux de la seconde, restés arriérés, par suite, les uns, de la féodalité, les autres, de l'âpreté de leur sol. La situation actuelle tendait à diminuer le nombre des premiers et à développer celui des seconds. Autrefois, les franchises des ports de Rijeka, de Bakar et de Senj favorisaient, sur le littoral, une grande activité commerciale. La raffinerie du sucre, la manufacture des tabacs, l'exportation des bois de marine, le transit des grains, des tabacs, etc., de Hongrie, l'introduction des marchandises levantines de la Dalmatie et des îles, répandaient l'opulence. Beaucoup de négociants avaient fait, en 1807, 1808 et 1809, des fortunes rapides et brillantes. A présent, les règlements des douanes forçaient les habitants à se suffire autant que possible. Les avantages du littoral avaient, en grande partie, disparu. La belle raffinerie de sucre avait congédié ses ouvriers. Les habitants de l'intérieur pouvaient se diviser de nouveau en deux classes, selon les effets produits dans leur situation par le nouvel ordre des choses : les habitants du territoire entre Karlovac et la Save, et ceux du territoire entre le littoral et Karlovac. Les premiers possédaient un sol fertile et libre de servage, ils cultivaient mieux leurs terres, leur industrie se développerait bientôt. Les seconds ne possédaient qu'un sol aride, montagneux, et des vallons marécageux dont les bois étaient presque l'unique produit. Le transport des marchandises était la principale et même presque la

seule ressource des habitants ; ils ne pouvaient espérer d'amélioration que lorsque le commerce maritime aurait repris son activité. Le commerce de la province se réduisait alors à un simple cabotage. Le principal objet d'exportation était le grain de Hongrie, exporté en Dalmatie, aux îles et en Italie. Les principaux articles importés étaient l'huile et les figues de Dalmatie et le maïs d'Italie. Il n'y avait dans la partie continentale que peu de marchés. Si la grande manufacture de tabac de Rijeka continuait ses travaux, toutes les autres manufactures privées de cette nature avaient cessé, à cause de la régie (d'abord celle de Schram, puis celle de l'État). La province avait plusieurs parties propres à la culture du tabac, les essais avaient bien réussi. L'intendant général et l'intendant faisaient tout pour encourager ces plantations. Ainsi ces provinces devaient se libérer davantage de l'espèce de chaos où elles se trouvaient après la cession. Dans sa réponse du 12 mai, Chabrol observe que le commerce de bois reprendra bientôt une partie de son activité, par suite de la décision récente du ministre des manufactures et du commerce, qui autorise l'exportation des bois illyriens pour Corfou, offrant en échange du sel, etc. Quant au charbon de bois, les droits d'exportation avaient été réduits à 2 %. La régie des poudres, créée en Illyrie, donnerait un débit certain à la potasse. Parmi les moyens d'améliorer les routes, il donnait la préférence à l'obligation, pour les voituriers, de munir leurs voitures de roues à larges bandes, et pour les communes limitrophes, de fournir à bas prix les corvées nécessaires. Il demandait aussi les devis de la nouvelle route Rijeka-Trieste, très souhaitable. Le commerce de Karlovac au littoral était plus lucratif autrefois, parce qu'il rapportait du sel en échange, ce qui avait cessé depuis l'établissement à Karlovac d'un bureau de sel. Mais les relations se rétablissaient peu à peu, par suite de la nécessité où se trouvait la régie de faire transporter dans ses magasins de l'intérieur le sel du littoral.

Il est regrettable qu'il n'y ait pas de rapport sur la Carniole en 1812. C'était la province centrale de l'Illyrie, celle à laquelle on avait accordé le plus d'attention ; on peut présumer qu'elle profita plus des avantages, et souffrit moins des désavantages du régime illyrien, que les autres provinces.

Le compte-rendu de Chabrol, du 29 avril 1813 ¹, sur la situation de l'Illyrie au 1^{er} janvier 1813 est, pour ainsi dire, un résumé final, juste avant la disparition de ces provinces. Il commence par parler des anciennes difficultés de l'administration,

¹ AN, F¹E, 61, n° 4.

et par dire que cette administration était provisoire ; au moment où le sort de ces provinces sera décidé, on les réunira au grand Empire, dans les cadres d'une même législation et d'une même organisation. Puis il signale les progrès réalisés. Le service de santé était établi sur toutes les frontières et sur toutes les côtes. Sur le pont de Kostajnica, il était passé, depuis décembre, plus de 30.000 balles de coton, qu'il fallait auparavant transporter sur des barques, au prix de grands dangers. Les frais de passage avaient été diminués et, cependant, les droits perçus avaient déjà couvert la plus grande partie de la dépense de cette entreprise, exécutée par les corvées des régiments frontières. La désinfection des lettres, dont les premiers essais avaient été si imparfaits et si alarmants pour le commerce, s'y faisait aujourd'hui comme dans tous les lazarets français. Les travaux d'établissement d'un cordon permanent depuis la Kupa jusqu'à la mer se poursuivaient avec activité ; on craignait de devoir bientôt l'occuper et le garder. La peste, dont l'hiver avait endormi mais non éteint le germe, avait reparu à Constantinople, où elle avait enlevé, l'été précédent, 250.000 personnes ; elle régnait à Smyrne, Odessa, Sérès, Alexandrie et au Caire, et avait pénétré jusque dans les pachaliks de Janina et de Skadar. Au premier danger, la ligne serait fermée, et on abandonnerait la Dalmatie et Dubrovnik, parce qu'il était impossible de les protéger quand la peste paraissait en Bosnie. Avec la fin de 1813, la grande route Napoléon serait terminée. Si les projets de l'intendant général, pour lesquels il avait envoyé des mémoires, pouvaient se réaliser et si, en prenant Bar pour point central au lieu de Salonique, les cotons du Levant, au lieu de traverser la Bosnie, passaient tout de suite sur le territoire illyrien, ces provinces gagneraient quelques millions perdus jusqu'alors en frais de transport ruineux sur territoire étranger. Le prix de la matière première baisserait sensiblement. Des routes nouvelles traversaient l'Istrie. Cependant on manquait d'ingénieurs.

Ensuite Chabrol passait aux désavantages. Les mines et usines étaient en langueur et menaçaient ruine. Du temps de l'Autriche, elles trouvaient des débouchés et des relations dans les provinces héréditaires, et il y avait une correspondance naturelle entre les diverses provinces limitrophes, d'où suivait un échange réciproque de leurs ressources et de leurs besoins. La Carinthie, restée autrichienne, fournissait les fontes à la Carniole et à la Carinthie illyrienne ; la Carinthie et la Carniole rendaient du charbon, et ces mêmes fontes, ouvrées et façonnées, avaient leur écoulement naturel dans le Levant, par la voie des fleuves, et à Naples et

dans la Barbarie, par Rijeka et Trieste. Tous ces liens étaient brisés actuellement, et il n'y avait nulle possibilité de les rétablir avant l'ouverture des communications maritimes. Les douanes avaient frappé les charbons d'un droit presque prohibitif, à la sortie du côté de l'Autriche ; cette mesure avait tari d'un coup les revenus des forêts, privées du seul débouché restant, et entraîné de la part de l'Autriche en manière de représailles, la prohibition de la fonte à la sortie. Le tarif des douanes avait été modifié sur ce point, mais l'Autriche, malgré toutes les instances, avait persisté dans son système prohibitif, et les établissements de Tržič et de Trbiž se trouvaient dans un état critique. Telle était actuellement la position de l'Illyrie : privée des débouchés naturels sur l'Autriche et de ceux du commerce maritime, elle ne trouvait aucune compensation à tant de pertes, ni dans l'Italie, qui traitait ses produits comme étrangers, tandis que ceux de l'Italie jouissaient chez elle des privilèges des produits nationaux ; ni dans la France, trop éloignée pour pouvoir offrir un débouché à des marchandises à bas prix par nature, ne pouvant supporter ni les transports par terre ni même ceux par fleuves sans augmenter les frais d'exportation au point de faire perdre tous les bénéfices aux négociants. Les mines de plomb de Carinthie avaient été plus heureuses. Un décret avait prohibé en Italie l'introduction des plombs étrangers. La consommation en Italie, au Piémont et à Gênes offrait un débouché certain aux produits métallurgiques de la Carinthie. Le zinc trouverait son écoulement en Pologne et en Russie, quand la guerre y aurait cessé. En livrant ces établissements à une grande administration, ayant les moyens de faire les avances nécessaires et d'attendre la vente, Chabrol croyait leur avoir assuré un avenir plus prospère. Mais ses espérances se trouvaient trompées. Ces mines devinrent l'objet de dotations particulières, et des associations de propriétaires, qui ne demandaient qu'à jouir du présent sans s'inquiéter de l'avenir, étaient appelées à les régir. Chabrol pouvait dire : « J'ai fait pour ces établissements plus peut-être qu'il ne m'était permis de faire » : il avait fait avancer par les caisses du domaine, sur nantissement de leurs produits, près de 600.000 francs, en attendant le moment des ventes. A présent, il avait fait un projet de règlement, dont Héron de Villefosse, alors en mission à Idrija, était rapporteur. Il était surtout nécessaire d'établir en Illyrie un directeur général. Il ne fallait pas oublier que l'existence presque entière des provinces de Carniole et de Carinthie dépendait des mines. Autrefois, il circulait 6 à 7 millions de capitaux — « aujourd'hui, nous avons le spectacle d'usines abandonnées ». Les Provinces Illyriennes

n'étaient pas agricoles ; la plus grande partie de leur approvisionnement venait du Banat, en Hongrie. Néanmoins, la Carniole offrait des plaines fertiles, la Carinthie des pâturages excellents pour les chevaux, et le sol de la Croatie était fertile. Un décret devait fixer les droits des propriétaires et des colons. Mais le rachat des corvées, des redevances, etc., était illusoire, quand l'agriculteur trouvait à peine sa nourriture. Composer avec le système féodal paraissait à Chabrol incompatible avec l'établissement de l'impôt foncier, avec les droits de succession et de mutation des propriétaires, etc. Tous ces mêmes droits, payés dans des caisses différentes, se réunissaient pour écraser le misérable cultivateur. Toutes les fois qu'on annexait des territoires étrangers, c'était le peuple surtout qu'il fallait gagner ; on ne gagnerait par aucun ménagement la noblesse, prête à lâcher au moindre signal. C'était peut-être un acte de sagesse de la dépouiller de son ancienne autorité. Le commerce de l'Illyrie, indépendant de sa richesse minière, ne pouvait être qu'un commerce d'échange et de transit. Le pays n'était pas manufacturier. Mais le transit, au temps de la liberté des mers, avait fait de Rijeka et de Trieste deux villes riches et opulentes. Toutes deux étaient placées pour servir d'intermédiaire nécessaire du commerce de l'Autriche avec la France et l'Italie, et de ces deux dernières avec le Levant. Il y avait plus de 20 millions de différence entre les importations et les exportations pour le seul commerce du Levant. Ce commerce n'avait jamais fait qu'imparfaitement ses frais, par le moyen des échanges. Moins encore maintenant que les frais de transport et les péages d'une route longue et difficile avaient doublé le prix des matières premières, avant même qu'elles arrivassent aux frontières illyriennes. L'Illyrie, à la vérité, n'avait rien à supporter dans cette balance si défavorable, et la France et l'Italie en faisaient tous les frais. Chabrol avait déjà indiqué au ministre des manufactures et du commerce les moyens d'atténuer ces inconvénients.

En dépit de tout cela, cependant, l'Illyrie progressait. Un compte sommaire de la situation financière de l'Illyrie donnait comme résultat que, dès cette année-là, les revenus de l'Illyrie — qu'on avait évalués à 10 millions et auxquels des dispositions spéciales de l'Empereur avaient enlevé 1 million de rente — se maintiendraient à 13 millions. Les dépenses avaient été réduites autant que possible. Ni pour 1812, ni pour les années antérieures, il n'était à craindre d'arriérés ou de demandes tardives de crédits supplémentaires. Les subsides demandés au trésor, étaient de 6 millions en 1810, de 4 en 1811, de 2 en 1812 ; 1 million suffirait pour 1813. On pouvait espérer qu'en 1814, l'Illyrie subviendrait

aux dépenses de son administration. Elle entretenait aussi 13 ou 14.000 hommes de troupes dont la solde était toujours payée. De grandes améliorations avaient été préparées pour les salines et les plantations de tabac. De 1810 à 1812, l'approvisionnement en sel et en tabac fut toujours incertain. On dut même tricher avec le système continental, pour tirer de Malte et de Sicile le sel nécessaire. Des réparations considérables avaient été faites aux salines de l'île de Pag. Dès l'été précédent, malgré la saison la plus défavorable, 30.000 quintaux (à 56 kg.) avaient été obtenus en sus de la production ordinaire. En Carinthie, on avait des préventions contre le sel marin ; les stocks étaient nuls, et les victimes de la contrebande remplissaient les prisons. Mais des mesures étaient prises pour assurer l'approvisionnement de la Carinthie grâce aux mines bavaoises de Hallein. La contrebande avait cessé et le débit s'était élevé. Des marchés avaient été faits pour la construction de nouvelles salines en Istrie. Dès cette année, l'Illyrie devait récolter sur son sol les quatre cinquièmes de sa consommation, et, avant deux ans, vendre 100.000 quintaux (à 56 kg) de sel aux Turcs et à l'Italie. Des relations s'étaient établies avec Corfou pour approvisionner Dubrovnik. Les rapports avec des amis ou alliés s'étaient substitués au commerce avec l'ennemi. Des plantations considérables de tabac avaient été faites en Croatie, et Chabrol espérait qu'avant deux années l'Illyrie se suffirait à elle-même et n'aurait plus à être tributaire de la Hongrie et de la France.

Après ce résumé détaillé, il suffit, pour compléter le tableau, de mentionner encore quelques symptômes caractéristiques de la vie économique de l'Illyrie : la cherté de la vie, le chômage, l'émigration.

La cherté de la vie est prouvée spécialement par les rapports de police. La police fut organisée en Illyrie par l'arrêté du 13 janvier 1810; l'arrêté du 3 février 1811 fixa les traitements ; enfin le décret du 15 avril 1811 la concernait également. En 1812, elle comptait 6 commissaires généraux dans les villes principales : Ljubljana, Beljak, Trieste, Karlovac, Rijeka, Zadar ¹. Mais plus tard, la police fut peu à peu supprimée et ses fonctions incombèrent, d'après l'intention de Napoléon, à la gendarmerie. Bertrand ne conseille, pour 1813, qu'un poste de commissaire général de Trieste, et en veut deux autres à Rijeka et à Split. C'est qu'il n'y avait pas de fonds pour la police, et que ce que lui rapportaient les cartes de

¹ A. Dimitz, *Beiträge zur Geschichte des Verwaltungswesens...*, pp. 21-23.

sûreté ne suffisait pas¹. Le plus intéressant des fonctionnaires de la police était sans contredit François Toussaint, commissaire général de Ljubljana, de qui Pellenc disait² qu'il ne fallait pas « regarder son passé avec la loupe du casuiste ». D'origine autrichienne, il se montra Illyrien très zélé, ce qui, cependant, ne l'empêcha pas à la fin de voir son poste également supprimé. Il avait 4 correspondants à l'étranger : à Vienne, à Paris aux Affaires étrangères, à Graz et en Hongrie. Ses rapports de quinzaine étaient nombreux et intéressants ; nous les avons déjà utilisés et les utiliserons encore. Cependant ils ne sont pas intégralement conservés.

Pour la première quinzaine d'octobre 1811, Toussaint signalait que les marchés étaient abondants, que plusieurs articles de première nécessité diminuaient de prix, mais qu'il fallait, pour le petit commerce journalier, de la petite monnaie à valeur fixe. La monnaie de cuivre était refusée par tous les cultivateurs, boulangers, bouchers, qui ne pouvaient, avec ce numéraire, ni payer l'impôt, ni acheter des grains ou des bestiaux. Dans la deuxième quinzaine, les marchés étaient également abondants, les grains diminuaient de prix, la viande était à prix raisonnable ; mais tous les autres objets augmentaient, même le vin nouveau, malgré la récolte abondante en Basse-Carniole, à cause du manque de concurrence ; le pot, qui coûtait autrefois de 6 à 8 kreutzers, coûtait alors 32 kreutzers. Tout annonçait pour l'hiver un énorme renchérissement. La première quinzaine de novembre, les marchés abondaient, mais toutes les denrées renchérisaient de jour en jour. A cause des grains, on fit aussi un nouveau tarif pour le pain. La viande était fixée à 7 kreutzers ; les gens de la campagne qui amenaient leurs bestiaux les débitaient à 6 kreutzers la livre (0 kg. 56). Le nombre des mendiants était considérable, chaque jour on en renvoyait plusieurs dans leurs communes. Les prix montèrent encore dans la deuxième quinzaine de novembre³. En novembre 1812, Toussaint rapportait de nouveau que les marchés étaient bien pourvus, mais que la vie augmentait, que le prix des bois avait presque triplé depuis un an⁴. La hausse des prix est donc bien prouvée ; cependant il est à peu près impossible de donner une statistique utile des prix, puisque — en dépit de la fréquence des rapports — nous n'avons pas de séries complètes.

¹ AN, F⁷, 6553, plusieurs documents.

² AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 37.

³ AN, F⁷, 6553.

⁴ *Ib.*

Un autre témoin de la cherté de la vie est, à côté des prix, l'augmentation des traitements qu'on dut accorder aux fonctionnaires de l'administration. Marmont ne pouvait vivre, avec ses 12.000 francs par mois, et, en juillet 1810, il demanda à l'Empereur 400.000 francs par an — « à cause de la cherté de toute chose en Illyrie » — ce qui lui fut accordé en septembre ¹. Bertrand reçut, comme gouverneur général, 320.000 francs par an ². Et les traitements et frais de bureau des intendants, fixés le 15 avril 1811 à 155.000 francs, furent portés, par décret du 20 mars 1812 à 275.000 francs ³. Ces hauts chiffres ne peuvent s'expliquer que par le coût de la vie.

Quant aux salaires, ils variaient beaucoup dans les diverses provinces selon la situation plus ou moins favorable de la région. Les plus élevés étaient en Dalmatie. Par exemple, à Trieste, en 1812, la journée de travail d'un marin s'élevait à 1 fr. 67, celle d'un forçat à 80 centimes, celle d'un ouvrier libre à des prix divers. A Rijeka, en 1812, un chef-maçon recevait 2 fr. 50, un maçon-ouvrier 1 fr. 80, un ouvrier libre de 1 franc à 1 fr. 30, un charpentier ordinaire 2 francs. A Zadar, en 1811 : un forçat 15 centimes, un maître-maçon 4 francs, un maçon de 1 à 3 francs, un batelier 3 francs, un ouvrier 2 fr. 50 ⁴. Ici, également, il n'y a pas de statistique complète. Il semble, cependant, que ces différences n'aient subsisté dans les provinces et qu'en cette matière le régime de l'Illyrie n'ait pas apporté de changements importants.

A une exception près cependant : le second péril est le chômage. Si nous nous rappelons les réductions et même les chômages dans les mines et les ateliers, il est évident que, quoique nous ne puissions pas donner de chiffres, le nombre des ouvriers sans travail devait être très considérable. Ces deux symptômes expliquent parfaitement le troisième, l'émigration, dont le gouvernement se plaignit pendant toute l'époque illyrienne et que nous avons également mentionnée déjà à plusieurs reprises. L'article 10 du traité de paix avait permis l'émigration pendant six ans. On en profita largement : les motifs principaux étaient la mauvaise situation économique et la conscription. Dans le dessein de restreindre ces départs, le gouvernement illyrien proposa un projet de décret sur l'émigration ⁵, projet qui fut ajourné le 2 juin 1812 : Tout Illyrien qui, conformément à l'article 10 du traité de Vienne, voudrait quitter

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 5^e d.

² L. de Brotonne, *Dernières lettres inédites de Napoléon I^{er}*, II, p. 60.

³ AN, F¹², 61, n^o 8.

⁴ AN, F¹⁴, 974.

⁵ AN, AF^{IV}, 1305, p. 163.

les Provinces Illyriennes, disposer de ses propriétés et exporter des valeurs, devait, avant trois mois, en déclarer son intention à l'intendant général. Les Illyriens qui auraient fait leur déclaration jouiraient, pour l'accomplissement des dispositions qui s'y rapportaient, de tout le temps qui resterait à s'écouler sur le terme de six ans prévu au traité de Vienne. S'ils n'avaient pas fait de déclaration, ils étaient considérés comme ayant renoncé à cette faveur et étaient dès lors astreints à tous les devoirs de sujets. Ainsi rien ne fut fait, et l'émigration générale continua jusqu'en 1813.

Citons, enfin, encore quelques jugements autrichiens. On a, de décembre 1809, quelques lettres amusantes de Karlovac, écrites apparemment par un officier des régiments croates à un de ses amis à Vienne¹. Dans la lettre du 11 décembre, il rapporte que le régiment de Slunj a déjà fait sa demande de 70.000 minots de blé (à 39 litres) pour l'approvisionnement des trois quarts de l'année, et de 40.000 pour les semences. Il ajoute avec malice : ce régiment est encore le plus riche des 4 régiments de Karlovac ; que diront les Français, quand les 3 autres viendront, avec leurs demandes, et surtout celui de la Lika, toujours affamé ? Il croit qu'ils en auront bientôt assez, de payer du surplus. Et le 20, il ajoute que le cordon est bien gardé, pour empêcher l'émigration par la frontière turque.

Mais la plupart de ces informations furent envoyées par le policier Kremnizer, à qui cette tâche était confiée, et qui s'était, dans ce dessein, installé à Celje². Kremnizer rapporte, le 10 août 1811, qu'on disait que le 6 les Anglais avaient pris et conduit à Malte 40 bâtiments marchands chargés, sortis de Rijeka et destinés à la Dalmatie. Le 5 sont de nouveau arrivées à Ljubljana deux voitures avec 3 millions — ou, comme d'autres disent, avec 1 million de francs, pour couvrir les frais de guerre et pour solder les arriérés. Le 13, il communique que les domaines destinés à la liquidation de la dette publique doivent être vendus en septembre.

Kermel, l'ancien directeur des postes, écrit à un ami de Graz, le 14 août, de lui donner bientôt quelque bonne nouvelle, sans quoi il désespérera de la situation, comme la plupart des gens déjà. Le général de Tomasić signale, le 31 octobre, de Zagreb, que les désertions des régiments croates continuent, même du camp, à Udine. On dit que beaucoup de soldats des confins militaires se sont réfugiés en Turquie avec leurs familles. Knezević ajoute, le 8 novembre, également de Zagreb, que parmi les 6 régiments,

¹ AEV, Illyrien, 120, Varia (11, 19, 20, 24 décembre 1809).

² Il y a un recueil de ces lettres aux archives de la police, annexées aux AIV. M. Prijatelj a eu la bonté de mettre la copie de ces documents à ma disposition.

celui de la Lika et surtout le 2^e Banal comptent beaucoup de déserteurs, le premier en Turquie, le second en Autriche.

Enfin Kremnizer annonce, le 22 et le 29 novembre, qu'enfin, après un an et demi, les pensions ont été payées pour les six premiers mois, et qu'on a cherché à vendre les bois domaniaux, et les bâtiments de l'État dans le territoire de Gorica, pour la liquidation de la dette publique, mais qu'aucun acheteur ne s'est présenté, partie faute d'argent, partie par peur des impositions.

Une feuille anonyme, probablement de 1811, disait que les impôts étaient accablants, le manque d'argent aussi grand que le mécontentement général et que le souvenir de l'Autriche devenait chaque jour plus attirant¹. Une seconde, du 12 décembre 1812, est plus optimiste : La route de Kostajnica était toujours plus fréquentée et promettait beaucoup d'avantages pour toute l'Illyrie, les droits de douane étant très modiques par ce trajet. A Kostajnica s'étaient déjà établies plusieurs maisons, les marchandises étaient transportées par voitures venant de Ljubljana, les frais de transport étaient modiques. Une autre route commode se développait, par Split. L'auteur, probablement un négociant, promettait d'envoyer un tableau des routes, de l'horaire et des frais².

Le 15 août 1813, on fêta encore à Ljubljana, avec la pompe accoutumée, la fête de Napoléon. Mais déjà, du 3 au 6 juillet, quand les Anglais débarquèrent à Rijeka, Kraljevica et Bakar, le peuple avait crié : « vive le roi Georges ! » Les Anglais, à Rijeka, avaient demandé 60 bœufs et 100 moutons, et en avaient reçu 20 et 50 qu'ils avaient payés comptant ; ils donnaient les magasins de sel à piller aux habitants de la campagne ; et ceux de tabac ne furent préservés que parce que le consul d'Autriche, Lederer, fit croire au commandant anglais qu'ils étaient la propriété d'un sujet autrichien ; enfin, ils délivrèrent 10 individus qui se trouvaient en prison pour contrebande. C'était là, pour ainsi dire, un acte symbolique. A Kraljevica et à Bakar, l'amiral ne permit pas le pillage des sels que les paysans demandaient³. Puis ce fut rapidement la fin : le 17 août, les Autrichiens étaient en Croatie, le 21 à Karlovac, puis à Rijeka ; quelques fonctionnaires de l'administration civile furent faits prisonniers, sur quoi Chabrol s'écria que l'Europe rétrogradait vers la barbarie ; la Carniole était occupée sur plusieurs points, une partie de la Carinthie également, Beljak était aux trois quarts incendiée, la Croatie se livra elle-même, les relations avec la Dalmatie et Dubrovnik

¹ AEV, Illyrien, 120, Varia.

² *Ib.*

³ AN, F¹E, 61, n^o 4 (20 juillet 1813).

étaient coupées, l'Istrie ex-autrichienne était en pleine insurrection¹. A la fin d'août, le gouvernement illyrien se fixa provisoirement à Trieste, puis, en octobre, évacua les Provinces Illyriennes ; toute l'administration se rendit à Gorica, puis à Parme et à Plaisance. Chabrol sauva toutes les caisses publiques et la partie la plus importante des archives administratives. Une partie des plombs de Carinthie avait été transportée à Venise, pour le reste ce n'était plus possible à cause de l'occupation de Beljak par les Autrichiens. Les produits d'Idrija étaient déjà à Venise. Presque tous les tabacs, à la manufacture de Rijeka, étaient tombés aux mains de l'ennemi au moment où on apprit la reprise des hostilités. Mais la perte n'était pas grande, l'intendant général ayant retardé la liquidation de l'ex-régisseur : 350.000 francs étaient encore dus. Les approvisionnements de sel avaient été suspendus, par précaution, dès les premiers mois de l'année, et les navires arrivés depuis expédiés à Venise². Mollien pouvait annoncer que Chabrol avait rempli tous ses devoirs. Cependant, pour battre en retraite, il avait employé tous les fonds déjà minces des caisses illyriennes ; il réclamait du secours pour payer les fonctionnaires de l'administration illyrienne et opérer les transports en lieu plus sûr ; aussi Mollien lui ouvrit-il un crédit provisoire sur la caisse centrale d'Alexandrie³. Zadar et Dubrovnik étaient bloqués par les Anglais. En Dalmatie et à Dubrovnik quelques garnisons françaises restèrent jusqu'en 1814. Mais, le gros des provinces étant occupé par les Autrichiens et les Anglais, dans l'automne de 1813, l'Illyrie française, de fait, n'existait plus.

Maintenant que les provinces étaient perdues, on en regardait la situation d'un autre œil. C'est dans ce nouvel esprit qu'est écrit un mémoire d'E. de Chassenon, daté du 4 octobre 1813, à Venise⁴, contenant des considérations sur les Provinces Illyriennes : 1^o sur l'état dans lequel elles se trouvaient au moment de l'arrivée du dernier gouverneur général ; 2^o sur ce qu'il a fait pendant le peu de temps qu'il y a pu séjourner et sur l'évacuation ; 3^o sur ce qu'il y aurait à faire dans le cas d'une prochaine réoccupation du territoire par les troupes de Napoléon. Nous donnons ce mémoire tel qu'il est ; cependant, il faut remarquer qu'il voit les choses trop en noir. Quand Fouché fut nommé, le 17 juillet, le clergé, mal payé, s'était détourné du gouvernement, la magistrature était trop peu rémunérée, la commission de liquidation, dispendieuse,

¹ *Ib.*, (13 septembre 1813).

² AN, AF^{IV}, 1713, 8^e d., p. 13, 13 octobre 1813.

³ AN, AF^{IV}, 1089 B, 2^e d., p. 188, 27 octobre 1813.

⁴ AN, AF^{IV}, 1713, 1^{er} d., p. 4.

n'avait pas encore cessé d'exister. La classe distinguée était de plus en plus écartée du gouvernement par la rigueur des préposés du trésor. Le commerce était absolument nul, le transit n'influant que sur l'intérieur ; il restait donc fort peu de choses dans les frontières de ce pays, qui était tout littoral. Les licences restaient sans effet sur le commerce extérieur à cause des conditions imposées par le ministre des manufactures et du commerce. Un tort considérable fait au commerce et qu'on n'a reconnu que dans les derniers temps, est l'abandon des institutions sanitaires. Quand la peste était apparue à Malte, on avait cherché à les relever. Mais dans plusieurs endroits, la négligence avait été si loin, qu'on avait affecté les lazarets à des fonctions moins utiles ; à Trieste, par exemple, la prise de possession du lazaret par la marine avait frustré le commerce de beaucoup de voyages, à cause des frais d'allège, les bâtiments devant aller à Venise passer leur quarantaine. La même chose avait causé l'insuccès des licences à cause des retours qui, dès lors, ne pouvaient se faire aux dates prescrites. Cependant, même à ce moment, où le territoire illyrien était occupé par les anciens possesseurs, ses habitants avaient généralement un meilleur esprit que les Italiens, bien que les trois classes aient été maltraitées : les nobles et les riches, par leur expulsion de leurs emplois ; les négociants, par l'arrêt absolu de toute affaire et par les banqueroutes ; le peuple, par l'application des nouveaux droits à côté des anciens, et même d'anciens droits français n'existant plus en France, tels que celui de barrière. Enfin, toute la nation illyrienne avait l'impression qu'elle devenait un objet d'échange ou de compensation. Et cette nation espérait toujours, confiante dans l'intérêt que Napoléon portait à ce prolongement de l'Italie, comme porte de l'Orient et entrée de la Turquie. Ces bonnes dispositions avaient facilité les grands changements opérés par le gouverneur général en si peu de temps.

Dans le cas d'une réoccupation, on devrait, par un décret, fixer le sort des provinces ; en un court délai, assurer la liquidation de la dette publique ; abolir tous les droits féodaux ; accorder au commerce un nombre indéterminé de licences à longs retours et à chargements libres ; rectifier le système monétaire ; rendre l'administration plus simple et moins dispendieuse, car c'étaient les points où l'administration avait le plus péché. Pour rétablir la balance du commerce, il faudrait développer la production de la pêche, des forêts, des mines et des manufactures au-delà des besoins. L'Adriatique était peu poissonneuse du côté illyrien, les forêts étaient difficiles à exploiter, les usines et manufactures étaient rares. La raffinerie de Rijeka employait pour 800.000 florins de sucres bruts,

approvisionnait une partie de l'Autriche et de l'Italie ; la manufacture de tabac exportait en Italie et en Sicile ; 80.000 pièces de linge de table s'exportaient en Turquie et en Afrique. Les provinces étaient sans concurrence pour l'exportation des produits de la Hongrie, de l'Autriche et d'une partie de la Bosnie. Mais depuis plusieurs années, l'exportation par mer était impossible. Les cadres de l'administration des forêts et des usines étaient surchargés, quelques agents auraient suffi. Le nombre des employés du trésor était à diminuer. La régie des sels et tabacs était dispendieuse, nuisible au commerce, de peu de profit pour le gouvernement. Le gouvernement était obligé de payer cher le sel, à cause des risques de la navigation. En matière de transit, les douanes illyriennes avaient réprimé, tandis qu'elles auraient dû protéger, — sauf pour le commerce avec l'ennemi. La prospérité commerciale de l'Illyrie dépendrait toujours du degré de faveur et de protection que les douanes accorderaient au commerce régulier. Il aurait aussi suffi de placer les Français à la tête des diverses administrations, les autres postes auraient été aussi bien occupés par des gens du pays que par des personnes venues de tous les coins de l'Empire dans l'unique dessein de faire fortune. (Ce jugement est exagéré ; nous reviendrons sur ce point au chapitre de l'opinion publique.) Aux moments où l'ennemi donnait de l'inquiétude, on a vu les graves inconvénients qu'offrait l'emploi de tant d'étrangers dans l'administration d'un pays. Avant tout, il faudrait donner de l'extension au pouvoir du gouverneur général. Il devrait avoir droit de décision sur tout ce qui est d'intérêt local, sans avoir à consulter les ministres.

La réoccupation prévue par Chassenon n'eut pas lieu et ses conseils ne purent être exécutés. Cependant, nous croyons avoir démontré que, successivement, tous les administrateurs de l'Illyrie reconnurent les causes de la mauvaise situation de leur pays, le mal fondamental et les fautes secondaires. La sincérité de leurs rapports est également évidente. Enfin, nous pouvons encore constater que leurs conclusions concordent parfaitement avec les nôtres, tirées d'autres sources. Il est tragique que cette connaissance exacte ait coïncidé avec la fin de l'Illyrie, tragique aussi qu'ils n'aient pu faire que des allusions au blocus, auteur principal de tous ces maux. Sur ce dernier point, les jugements postérieurs s'expriment avec plus de liberté.

b. — Les impressions des historiens ¹.

Les jugements postérieurs sur la situation économique de l'Illyrie sont épars dans les monographies concernant les diverses provinces et villes illyriennes. Ils ne sont pas aussi intéressants que les rapports administratifs. Pour la plupart, ils se contentent de constater la ruine des provinces par suite de la disparition de la navigation maritime et du transit autrichien, et d'énumérer une liste de griefs : les contributions de guerre, les impôts directs, les confiscations de marchandises coloniales, la défectuosité des tarifs de douanes, l'emploi de fonctionnaires étrangers, l'insuffisance du commerce levantin. Malgré tout cela, ils restent, pour ainsi dire, à la surface du problème. Ils accumulent beaucoup de détails, mais ne donnent pas de tableau d'ensemble. Ils montrent bien le côté extérieur de l'époque, les événements qui ont le plus fortement frappé l'esprit de la population, les effets du régime illyrien ; mais ils ne connaissent pas les liens, les retentissements intérieurs, en un mot les causes de la situation qu'ils décrivent, et ils ne peuvent pas les voir en raison de l'insuffisance des matériaux dont ils disposent.

Il est intéressant de comparer les rapports contemporains et les jugements postérieurs. Les auteurs des premiers ont l'avantage d'être les acteurs du drame, ceux des seconds sont libres de parler du système continental, liberté dont, cependant, ils ne profitent guère. Les uns sont optimistes, au début, pour devenir de plus en plus pessimistes ; les autres évoluent en sens inverse, leur intérêt, à cette époque plus récente, se portant davantage sur d'autres aspects — plus favorisés — de la vie publique. Si l'on ne peut pas dire que ceux-ci peignent trop en rose, il est certain que les seconds peignaient beaucoup trop en noir et étaient beaucoup plus pessimistes. L'ensemble forme un tableau très sombre, avec seulement quelques petites lueurs.

Devant procéder par provinces et villes, commençons par la Carinthie. Dans son solide *Manuel de l'histoire du duché de Carinthie* de 1857, H. Hermann ² émet une opinion très particulière sur la Carinthie illyrienne. D'après lui, la situation de la Haute-Carinthie était brillante au début, grâce à la suppression des Bancozzettel, au commerce florissant avec l'Italie, à la différence des

¹ Les auteurs cités sont caractérisés brièvement. On trouvera de plus amples renseignements sur eux dans la Bibliographie.

² H. Hermann, *Handbuch der Geschichte des Herzogtums Kärnten*, III/1, pp. 265-271, 283-287.

prix avec la Basse-Carinthie. Le blocus continental était également favorable : la mer fermée, il restait la voie de terre de la Turquie par la Carinthie — à Salzbourg et en Bavière ; les voituriers s'enrichissaient en peu de temps. De Salzbourg et de la Bavière, on importait du blé et la contrebande était très active sur le sel de Hallein. Il y avait également grande contrebande des deux côtés en sucre, café, etc., par la Turquie, et parfois par les ports complètement fermés de l'Istrie. De concert avec les douaniers, des caravanes se formaient parfois par bateaux sur la Drave. La contrebande tuait toute moralité chez une partie des habitants des frontières. Même de vieux militaires vinrent, dans l'espoir d'une vie meilleure, de la Basse-Carinthie à Beljak, d'où d'ailleurs on les renvoya en Espagne. (Il faut remarquer ici que, peut-être, la situation de la Haute-Carinthie ne paraît si bonne à l'auteur qu'en comparaison avec la misère de la Basse-Carinthie, traitée dans les pages précédentes). Mais, bientôt vint le désappointement : enregistrements sans fin, abolition des privilèges des artisans qui devenaient prolétaires, enrichissement des fonctionnaires, misère des familles dont les hommes étaient à la guerre. Pourtant, l'intendant de la Moussaye avait de bons projets, surtout pour Beljak. Mais, en particulier sous son successeur, de Charnage, il se trouvait beaucoup d'aventuriers parmi les employés de l'administration.

C'est seulement tout récemment (1926) que K. Maister s'est occupé, dans une petite étude ¹, des deux cantons du Tyrol faisant partie de la province de Carinthie, Lienz et Sillian. Il note que les cantons souffraient : l'agriculture, par la prohibition de l'importation du sel étranger, l'élevage encore plus, par la prohibition de l'exportation des bestiaux ; auparavant, on vendait en Italie ; on ne pouvait vendre à Beljak et à Ljubljana, à cause des gros frais de transport ; ainsi on était presque contraint à la contrebande. Le maire de Windisch-Matrei, Wohlgemuth, fit plusieurs propositions au subdélégué Baumes à Lienz, pour faire adoucir les prohibitions ; mais il ne semble pas qu'il ait eu de succès.

Dans son histoire bien documentée de la Carniole depuis les temps les plus reculés, A. Dimitz clôt par l'époque illyrienne son dernier volume (le 4^e, paru en 1876) ². Il cite les chiffres de la contribution de guerre du pays, 2.500.000 francs et 15.260.000 francs, et rapporte qu'on espérait la remise du pays à l'Autriche après le mariage de Marie-Louise, espoir qui fut déçu. Les paysans étaient

¹ K. Maister, *Osttirol unter französisch-illyrischer Herrschaft*, pp. 81-82.

² A. Dimitz, *Geschichte Krains...*, IV, p. 307.

appauvris, la noblesse ouvertement hostile, le clergé moins que favorable ; et tout cela, en dépit du fait que la Carniole, comme noyau de l'Illyrie, avait bénéficié de plus d'avantages que les autres provinces. Ljubljana spécialement avait profité de son rôle de résidence — question sur laquelle nous reviendrons. Fr. Orožen, dans son aperçu plus récent (1902) ¹, loue la sécurité publique, qui assura pour longtemps à la gendarmerie française une bonne réputation ; il mentionne l'établissement de négociants étrangers, mais ajoute que le système continental empêcha un développement favorable de quoi que ce soit. A la Save, frontière de la Carniole et de la Styrie, il y avait des difficultés de douanes. Auparavant, on exportait le superflu de la Styrie par la Save, en Carniole ; depuis la séparation, tout trafic était interrompu, même les relations entre voisins. J. A. Suppantschitsch recueille les mêmes plaintes en 1818 ².

Quant à la Dalmatie, sa situation, déjà auparavant, n'était pas enviable³ ; la balance étant défavorable, elle exportait par besoin, et sans excédent. La guerre des corsaires de 1808 avait encore ajouté la perte de 139 bâtiments. La province avait trois chantiers considérables, à Lošinj, à Trogir, et à Milna sur Brač ; mais l'époque du blocus n'invitait point aux constructions ; et employer le capital autrement qu'en bâtiments était impossible. La base du commerce avec les Turcs était Split, d'où on rayonnait dans les autres lieux ; ce commerce subsistait en partie ; mais le trajet principal, favorisé par le gouvernement, ne touchait pas à Split. G. Cattalinich, dans ses *Mémoires...*, écrits en 1841, résume l'influence de l'époque illyrienne ⁴ par la phrase suivante : « seule la courte durée de cette époque sauva la province d'une ruine plus grande ». P. Pisani, dans sa monographie (de 1893), ⁵ conclut que la ressource presque unique de la province était la contrebande ; c'est elle qui, selon le rapport du subdélégué de Split, permettait de payer les impôts. G. Novak ⁶, cependant, dans son étude récente (1923) sur le commerce de Split, note qu'une nouvelle prospérité commença pour Split en 1811, quand les habitants se furent adaptés aux nouvelles circonstances. Cette amélioration coïncide avec l'intention de Chabrol de faire de la ligne sur Split la voie principale du

¹ Fr. Orožen, *Vojvodina Kranjska* (Le duché de Carniole), pp. 162-168.

² J. A. Suppantschitsch, *Ausflug von Cilli nach Lichtenwald*, pp. 55-56, 128-129.

³ G. Cattalinich, *Memorie degli avvenimenti...*, pp. 231-238 ; G. Novak, *Split u svjetskom prometu* (Split dans le commerce international), pp. 152-154.

⁴ G. Cattalinich, *op. cit.*, p. 187.

⁵ P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 382-385.

⁶ G. Novak, *op. cit.*, pp. 159-166.

commerce levantin ; mais ce projet exigeait que la mer fût libre.

Pouqueville, dans son voyage, visita Dubrovnik, en 1805 ; il pouvait écrire plus tard (1826) ¹ que la république possédait 238 vaisseaux, sortant sous pavillon de Dubrovnik, d'Autriche, de Turquie, de Rome, de Naples et de Gênes, et qui étaient les voituriers de la Méditerranée. L'huile faisait le principal du commerce avec l'étranger, neuf dixièmes en étaient exportés, un dixième était, de par la loi, réservé au pays ; toutes les autres ressources étaient minimales. P. Pisani décrit la situation de ce même territoire après l'annexion de 1808 en ces termes ² : agriculture ruinée, marine réduite, finances dilapidées. L'année 1809, visiblement, n'apporta pas d'amélioration ; car le conseil municipal de Dubrovnik déclara, dans ses observations sur le budget de 1812, que, sans commerce, de nouveaux impôts étaient impossibles ; et dans celles sur le budget de 1813, il disait que, le commerce étant nul, les frais d'un bureau de poids et mesures seraient plus élevés que les recettes ³. Nulle part sans doute, la chute ne fut si complète.

R. Lopašić, l'historien de Karlovac, nous informe dans sa monographie de 1879, du sort de la Croatie civile, spécialement de celui de Karlovac ⁴. Karlovac était florissante à la fin du XVIII^e siècle, grâce à son commerce de blé, de sel, de tabac, etc. ; elle servait de dépôt pour le transit en Italie et dans le Tyrol, et de port pour la navigation sur la Save et la Kupa. De toutes les villes croates, c'est celle qui payait le plus de contributions. Des entrepreneurs venaient de Vienne et de Prague ; enfin, elle reliait la plaine croate et hongroise à la mer. En Illyrie, la province de Croatie souffrait des nouvelles contributions, de la défense d'importer et de vendre du tabac, de droits d'enregistrement insolites, et le commerce des grains y périssait, parce que le gouvernement favorisait la route Kostajnica-Petrinja-Samobor-Carniole. Mais la ville de Karlovac augmenta sa prospérité. Ni auparavant, ni plus tard, elle n'eut cette importance. La forteresse était déjà vieillie, cependant le gouvernement autrichien l'avait conservée. Le gouvernement français, au contraire, n'y tenait pas et ne permettait pas qu'elle entravât le développement commercial de la ville. De cette époque datent toutes les maisons et tous les magasins construits en pierre et en brique dans les faubourgs.

¹ F. C. H. S. Pouqueville, *Voyage de la Grèce*, I, pp. 44-47 ; AE, Raguse, 57/2, Raguse, 1811.

² P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 298, 300.

³ AN, F¹E, 64, n^o 4.

⁴ R. Lopašić, *Karlovac*, pp. 58-67, 81-82, 91.

G. Kobler traite dans une monographie assez récente (1896) du développement historique de Rijeka, la seconde ville, par ordre d'importance, de la Croatie civile¹. Le passé de la ville avait été agité : jusqu'en 1776, elle avait fait partie de la Croatie, alors incorporée à la Hongrie ; elle était devenue, en 1779, ville libre, et, comme telle, avait été cédée en 1809. A cette époque, la ville comptait 8.950 habitants et possédait une belle marine marchande : une statistique de 1803 énumère 68 bâtimens de divers tonnages. En 1809, la ville paya une contribution de guerre de 460.000 francs, et elle participa au prêt forcé de 1810, avec 180.000 francs, dont 150.000 furent pour les négociants et 30.000 pour les propriétaires. A la fin de 1809, il y avait à Rijeká pour 950 millions de florins de Bancozettel et on en donnait 450 et 500 pour 100 florins d'argent. Cependant, un rapport de la municipalité, du 30 août 1810, n'est pas si défavorable : sans doute les 30 (plus tard 15) fabriques particulières de tabac de Rijeka avaient cessé de travailler, le commerce par voie de terre était un simple commerce de commission en tabac, froment, etc., et le commerce maritime était toujours limité, puisque tout passait par Trieste. Mais le blocus de l'Adriatique après la paix de Presbourg (1806) et l'occupation de Trieste lors de la dernière guerre avaient donné une impulsion au commerce d'importation maritime par Rijeka, parce que toute la Dalmatie utilisait le port de Rijeka qui était le plus voisin et le moins exposé aux corsaires ; et pour la même raison, les huiles de la Pouille et du Levant venaient à Rijeka, de sorte que cette ville offrait un beau spectacle d'activité et de richesse. Cependant, un second rapport de la municipalité, du 27 octobre 1813, est tout différent : il énumère la guerre de 1809 et les contributions qu'elle entraîna, l'entretien des troupes aux frais de la ville, le prêt forcé non rendu, les impôts, qui étaient innombrables, les dons gratuits. « Tel était le système du gouvernement français inhumain, dont l'autorité était haïe par les habitants de Rijeka, et sous lequel les habitants étaient forcés de faire la contrebande à main armée. » Les plus grands travaux étaient faits gratuitement par les sujets illyriens, les postes lucratifs des finances étaient occupés par des Français et des Italiens qui accumulaient d'énormes richesses. Puis ce furent les dommages causés par les Anglais, en juillet 1813. « Voilà le tableau fidèle mais douloureux de la ville de Rijeka. » Même en considérant que ce rapport date déjà de la réoccupation autrichienne, beaucoup de faits déplorables ne sont que trop exacts. Adamić, dont les méssa-

¹ G. Kobler, *Memorie per la storia... di Fiume*, III, pp. 1-2, 6, 36, 76, 78, 80, 93; II, pp. 99-100, 104.

ventures ont déjà été mentionnées, ne fit que participer aux malheurs de sa ville-patrie.

Il nous reste encore à voir la province d'Istrie, et tout d'abord Trieste, le port le plus important des Provinces illyriennes. Là, vu l'importance de la ville, les sources abondent. J. Cvijić a caractérisé cette ville¹ en disant que, de par sa situation géographique, elle n'attire pas tellement les courants commerciaux d'Italie — elle est trop excentrique pour cela —, mais qu'elle est bien placée pour être le débouché des pays slovènes et de certaines régions autrichiennes et allemandes, plus encore que Rijeka. C'est surtout le point où convergent toutes les lignes commerciales des côtes dalmates. Split, Dubrovnik, Kotor, même Skadar et Drač ne sont, du point de vue commercial, que des dépendances de Trieste et de Rijeka. Et Pellenc a bien caractérisé la situation en Illyrie² : Trieste, qui était le port d'un grand Empire, n'est plus qu'un des ports de l'Istrie.

En 1809, époque de la cession, Trieste possédait de grandes institutions commerciales³ : une chambre d'assurances, une chambre d'assurances maritimes, une banque d'assurances et d'échanges maritimes, une société grecque d'assurances, une compagnie de sucre avec privilège, de grandes maisons de commerce grecques et israélites. La guerre maritime anglo-française, en général, avait favorisé le commerce de Trieste⁴. Dans le blocus universel, Trieste était resté presque l'unique port franc encore ouvert, et cet avantage avait été bien utilisé : Trieste était devenue riche. N'attendant aucun changement de la situation, les négociants de Trieste, alléchés par les hauts prix des marchandises coloniales, avait fait de grandes spéculations ; mais ce fut un mécompte. Pendant l'été de 1808, le marché de Smyrne fut rouvert pour ces articles ; à Hambourg et à Copenhague, on en vendait de grandes quantités aux enchères ; les corsaires de la Mer du Nord prirent tant de navires anglais que le café et le sucre étaient à bas prix en Russie et qu'on en vendait par Brody : les stocks de Trieste restaient sur place ou se vendaient sans profit ou même avec perte.

C'est ainsi, affaiblie par cette crise, que Trieste entra dans la guerre de 1809. Citons maintenant, par ordre chronologique, ceux

¹ J. Cvijić, *La Péninsule Balkanique*, p. 495.

² AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 27.

³ BMCH, *Statistique de Trieste*, 1809.

⁴ H. Costa, *Der Freihafen von Triest*, pp. 54, 60-61. On a cru devoir mettre ici ce tableau, parce qu'il s'agit du sort individuel de la ville, qui ne touchait pas directement à celui de l'Illyrie.

qui se sont occupés de l'époque où Trieste fut illyrienne. D. Rossetti, dans sa *Méditation...*, écrite dès 1815, n'en dit que quelques mots ¹ : peu de mois de la nouvelle domination détruisirent tout ce que plusieurs siècles avaient édifié. Cela a déjà été dit et démontré tant de fois, qu'il serait superflu et ennuyeux de le répéter. C'est pourquoi Rossetti passe sous silence ces années, ces événements et ces malheurs du 16 mai 1809 jusqu'au 8 novembre 1813, et ne traite que des effets de la reconquête de Trieste par les Autrichiens. G. Mainati, dans ses *Chroniques...*, en 1818 ², appelle la période illyrienne « epoca infausta ». C'est cependant surtout le temps de l'occupation, avant la cession, qui fut malheureux. Le commissaire des guerres, Joubert, leva le 27 mai 1809 une contribution spéciale de 50 millions de francs, pour outrage fait au drapeau français ; le 17 juin, on mit sous séquestre les marchandises anglaises et coloniales en magasin à Trieste ; le 7 juillet, il y eut la contribution de guerre de 2.440.000 francs. Tous les biens de la population furent mis sous séquestre, à cause du non-paiement de la contribution de 50 millions. Les marchandises coloniales furent confisquées, vendues, encore une fois confisquées et enfin transportées à Venise. La rade devint solitaire, le silence, l'inertie régnaient, le lazaret fut transformé en arsenal (ce qui est très caractéristique). Mainati énumère encore : l'abolition des privilèges, la suppression des Bancozettel, l'énormité des contributions, les douanes, la conscription, enfin la sévérité de l'intendant Arnault, adoucie seulement, en 1813, par son successeur Calafati. (Mainati est très riche en détails ; ses données ont été copiées par presque tous les auteurs postérieurs.) H. Costa, dans sa monographie de 1838, trace le tableau suivant ³ : Trieste était bloquée du côté de la mer — les Anglais croisant jusque-là —, séparée de l'Autriche, ouverte seulement à l'Italie, et les relations avec la France n'existaient qu'à l'état d'espoir. Les tarifs des douanes étaient défavorables ; très désagréables étaient les acquits-à-caution. Une foule de maisons de commerce furent ruinées, les courtiers et les dockers étaient sans travail et sans pain. La chambre de commerce et le tribunal de commerce existaient encore — sans occupation. Les mesures concernant le commerce levantin ne trouvèrent au début que méfiance chez les négociants de Trieste, puis, peu à peu, ceux-ci se mirent à spéculer, et assez considérablement, sur les

¹ D. Rossetti, *Meditazione storico-analitica...*, pp. 276, 314.

² G. Mainati, *Chroniche...*, VI, pp. 1-29, 75, 90.

³ H. Costa, *Der Freihafen von Triest*, pp. 64-66.

cotons macédoniens ; mais c'était trop peu pour compenser les pertes, et de même les quelques faveurs accordées au transit autrichien ne suffisaient pas. J. Löwenthal donne aussi, dans son histoire, écrite en 1859, outre quelques remarques analogues, des données statistiques ¹ : Des marchandises confisquées furent vendues à Udine : 406.500 livres (à 0 kg 56) de sucre, 4.400 livres de café, 350 livres d'indigo, etc. Le nombre des habitants de Trieste tomba de 33.000 en 1808 à 30.000 en 1811, et à 26.000 en 1812. Le commerce déclinait : en 1809, importations 6.270.742 florins, exportations 7.430.137 florins ; en 1811, importations 1.479.921 florins, exportations 4.460.400 florins ; la navigation de même : en 1806, vaisseaux chargés arrivés 2.906 — tonneaux 168.500 ; en 1811, vaisseaux chargés arrivés 1.978 — tonneaux 38.411. Löwenthal donne également une statistique des bâtiments entrés et sortis de 1802 à 1820 ; nous prendrons les dates de 1807 à 1815 :

Années	Nombre des bâtiments	En tonneaux
1807.....	5.051	208.655
1808.....	4.089	130.665
1809.....	3.080	107.476
1810.....	3.664	88.176
1811.....	2.911	55.148
1812.....	2.655	60.235
1813.....	2.812	69.675
1814.....	5.258	203.893
1815.....	6.667	241.414

(Pour 1812, il y a une différence entre ces données et celles d'Arnault, déjà citées : Arnault n'a que 2.426 bâtiments et 44.737 tonneaux). S. Rutar, dans sa monographie de l'Istrie, de 1897, ne mentionne que très brièvement ² la perte des franchises de port-franc, la suppression des privilèges de la noblesse et de la bourgeoisie, la crise monétaire, les lourds impôts, les Anglais dans l'Adriatique. Enfin, nous parvenons aux deux auteurs les plus récents (leurs ouvrages datent de 1924), qui s'occupent principalement d'autres facteurs du développement de Trieste, spécialement du mouvement national. A. Tamaro emploie dans son histoire de Trieste ³, en parlant du commerce de cette époque,

¹ J. Löwenthal, *Geschichte der Stadt Triest*, II, pp. 100, 101, 175.

² S. Rutar, *Trst in Istra* (Trieste et l'Istrie), pp. 225-226

³ A. Tamaro, *Storia di Trieste*, II, p. 244.

les termes de ruine et de désastre. Il donne aussi quelques chiffres du mouvement commercial : en 1804 : 55.000.000 florins ; en 1809 : 13.700.859 florins ; en 1810 : 5.500.000 florins (2.500.000 importations, 3.000.000 exportations) ; en 1811 : 5.860.000 florins (1.400.000 importations, 4.460.000 exportations) ; en 1813 : 2.380.632 florins (1.932.788 importations, 447.844 exportations). Entre 1809 et 1811, 3 sociétés d'assurance et 61 grandes maisons commerciales firent banqueroute. B. Benussi constate de même dans son histoire de l'Istrie¹ les pertes énormes subies par le commerce maritime à cause de la séparation d'avec l'Autriche et d'avec la plus grande partie de son hinterland, du blocus continental et des Anglais. Il donne également quelques chiffres pour le mouvement maritime. Nous pouvons conclure que le résumé de toutes les statistiques (parfois quelque peu discordantes) nous montre que le chiffre du mouvement commercial était tombé au vingtième, celui de la navigation à la moitié quant au nombre des bâtiments, au quart quant au tonnage (ce qui indique qu'il s'agissait de bâtiments de moindres dimensions). C'était bien « la ruine ».

Auprès de Trieste, les autres parties de l'Istrie sont beaucoup moins étudiées. Nous avons cependant quelques données qu'apporte S. Rutar dans son *Histoire du comté de Gorica et Gradiška* (1893)². Gorica dut payer, en mai 1809, 910.000 francs de contribution de guerre. Cette contribution, la suppression de l'argent autrichien, et la perception des impôts arriérés laissèrent un mauvais souvenir ; meilleur fut celui de mesures comme l'égalité des classes, l'affranchissement des paysans et la répression sévère du banditisme.

Ayant terminé l'étude de toutes les provinces, revenons à la capitale de l'Illyrie : Ljubljana. Il n'est pas surprenant que la ville ait profité du rôle de résidence. Aussi, la *Laibacher Zeitung* du 3 juillet 1810³ reproduit-elle un article du *Corriere Illirico* (paraissant à Trieste) sur Ljubljana, disant que quiconque avait connu cette ville deux ans auparavant la reconnaîtrait à peine. Il y avait beaucoup d'étrangers, la population avait augmenté, il y avait de bon argent, on se serait cru à Milan ou à Vienne. Il y avait la cour du maréchal, presque tous les bureaux centraux — à l'exception des douanes — 400 nouveaux employés, 4.000 soldats dans les environs. Tout Illyrien ayant besoin de quelque chose devait venir à Ljubljana ; on y voyait des gens de l'Albanie, de la

¹ B. Benussi, *L'Istria...*, pp. 436, 437.

² S. Rutar, *Poknežena grofija Goriška in Gradiščanska* (Le comté de Gorica et Gradiška, 103-105.

³ LZ, 1810, 30.

Carinthie, de Gorica, de la Croatie. Les citoyens ne désiraient plus le retour d'autres temps : leurs maisons valaient deux fois plus. Les logements étaient incommodes, parce qu'il y avait trop peu de place ; mais il y avait double dédommagement. Le journal, ici, n'embellissait pas ; nous verrons comment cette situation privilégiée influait sur l'opinion publique.

La revue des auteurs terminée, nous pouvons dire qu'en dépit des différences signalées, administrateurs et historiens s'accordent sur les points principaux : que la situation de l'Illyrie, au début, fut meilleure que vers la fin ; que, vers la fin, quand le blocus eut eu le temps de toucher toutes les branches de la vie, la misère y régna ; et que ce sont les villes et les régions maritimes qui souffrirent le plus. Nous pouvons donc passer à la répercussion de cette situation sur l'opinion publique.

3. *L'opinion publique*

Comme les finances, l'opinion publique ne devait faire partie de notre sujet que partiellement, et en tant seulement qu'elle est liée à la situation économique du pays. Mais, comme nous allons le démontrer, la situation économique était le facteur principal de l'esprit public ; nous devons donc traiter la question en général.

En Illyrie, il est impossible de parler d'une opinion publique d'ensemble. Pellenc constatait¹ qu'elle n'existait pas et qu'il fallait la créer — comme aussi le peuple — et il avait raison. L'Illyrie, conglomérat de diverses provinces sans passé commun, sans traditions communes, sans intérêts communs, et sans représentation ou organe commun, ne pouvait pas avoir d'opinion publique, et 4 années de vie commune, évidemment, ne suffisaient pas à la créer, d'autant plus que l'unité politique de l'Illyrie elle-même était née en 1809, sinon contre la volonté du pays, du moins sans aucune coopération de sa part. Il faut donc rassembler les voix des divers camps, dont les refrains sont très variés. En général, cependant, on peut distinguer deux courants principaux, qui reflètent fidèlement deux faits : à savoir que l'époque illyrienne apporta incontestablement du bien, dans le domaine intellectuel ; mais qu'avec la même évidence elle nuisit affreusement dans le domaine matériel. Le côté économique influa autant sur l'esprit public de l'Illyrie que sur sa création, illustrant ainsi un mot de

¹ AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 27.

J. H. Rose¹ : Ce ne sont pas les rois dépossédés, mais les besoins des nations qui ont excité la haine.

Comme témoins de l'opinion publique, il faut tout d'abord éliminer les journaux, puisqu'en Illyrie n'existaient que des journaux officiels, le *Télégraphe Illyrien* à Ljubljana, le *Corriere Illirico* à Trieste, et en outre, au début (il fut supprimé en 1810), le *Kraljski Dalmatin* à Zadar ; la *Laibacher Zeitung*, entreprise particulière, mais également sous censure sévère, s'éteignit à la fin de 1810. Le 30 juin 1810², Marmont établit par arrêté une censure générale, composée d'un censeur général et de trois traducteurs, pour le français, l'illyrien et l'italien : Barthélemy Benincasa fut nommé censeur général. Ce fut là aussi qu'étaient censurés les journaux de Trieste³. Le décret général du 30 novembre 1810⁴ sur les livres importés fut aussi exécuté en Illyrie. Les arrêtés du 31 août 1811 et du 6 décembre 1812, ainsi que le décret du 18 février 1812⁵, sur les passeports, contribuaient également à régler sévèrement l'entrée et la sortie des étrangers, et à bien isoler l'Illyrie. Les journaux, spécialement le *Télégraphe Officiel*, avec ses rapports de fêtes officielles, de marchandises anglaises brûlées, etc., représentent donc la version officielle. D'après celle-ci, les sujets étaient unanimes dans leurs sentiments de dévouement, de gratitude et même d'enthousiasme, suscités par les bienfaits du gouvernement du grand Empereur. Les « dons volontaires » aussi affluaient en 1813⁶. (On voit que la différence entre cette version et les rapports déjà cités du gouvernement était considérable).

Parmi la population on peut discerner plusieurs groupes qui, parfois, changeaient : les adversaires du début ; la masse indifférente ; les partisans persévérants du début jusqu'à la fin ; enfin, les partisans du début qui se détournèrent plus tard. Cependant une formule extrêmement simple explique toutes ces opinions, apparemment contradictoires : un égoïsme plus ou moins sacré — égoïsme de classe, de nationalité, etc., — était à la base de toutes les sympathies et de toutes les antipathies.

La noblesse (à l'exception de quelques-uns de ses membres) ayant perdu les privilèges de rang qu'elle avait possédés en Autriche, et n'occupant plus presque exclusivement, comme auparavant, les postes supérieurs de l'administration, était nécessai-

¹ J. H. Rose, *Napoleon and English Commerce...*, p. 722.

² APL, 41. J. Tavzes, *Slovenski preporod pod Francozi* (La renaissance slovène sous les Français), pp. 18-20.

³ J. Löwenthal, *Geschichte der Stadt Triest*, II, p. 98.

⁴ TO, 1811, 4.

⁵ TO, 1811, 71, 72 ; 1812, 100, 24.

⁶ TO, 1813, plusieurs numéros ; AN, AF^{IV}, 1809 B, 2^e d., plusieurs actes.

rement l'adversaire du nouveau gouvernement ; en grande partie, elle quitta l'Illyrie et attendit en Autriche la réoccupation¹. On peut ajouter les Allemands qui, eux aussi, perdaient un privilège, celui de leur langue dans l'administration et dans l'enseignement, où elle devait céder la première place au français et admettre l'illyrien et l'italien sur le même plan qu'elle.

Quant au clergé, les membres s'en trouvaient dans l'un et l'autre camp, ce que prouvent les annuaires de l'évêché de Ljubljana² : si quelques-uns (14), austrophiles prononcés, quittèrent l'Illyrie entre 1809 et 1812, d'autres (7), francophiles prononcés, durent s'expatrier en 1813 et 1814. En général, l'Église de cette époque n'était pas dangereuse pour l'État : les chaînes dont l'avait chargée la bureaucratie de François II l'avaient préparée à jouer le rôle, exigé par Napoléon, d'être « un bon instrument de l'autorité ». Et si, malgré tout, elle ne remplit pas tout à fait ce rôle de servante de l'État, au moins il est sûr qu'elle ne se releva de son engourdissement que plus tard, après l'époque illyrienne. En Carniole, le gouvernement illyrien aurait même pu saluer une influence française qui l'avait devancé, celle du jansénisme français, alors assez répandu dans cette province³, mais il ne semble pas qu'il s'en soit occupé. L'argument des francophiles était l'idée nationale — nous parlerons plus tard des principaux représentants de cette idée — celui des autres une série de mesures⁴, peu faites pour satisfaire le clergé, quoique ce fût déjà la France du concordat qui les appliquât à l'Illyrie. Comme telles peuvent s'énumérer : le mariage civil ; le calendrier restreint français ; la suppression des dîmes ecclésiastiques en Istrie et en Dalmatie, remplacées par 100.000 francs annuels ; les évêchés en Dalmatie — assez nombreux — laissés vacants et leurs biens réunis au domaine ; l'abolition des confréries et corporations avec confiscation de leurs biens, ce qui fut parfois empêché avec succès par la population en armes (par exemple par des femmes à Bled) ; la suppression des couvents (par exemple de celui des Capucins à Ljubljana) ; l'éloignement des Franciscains, autrefois, en Dalmatie, protégés par Marmont ; les appointments, non réglés, par suite du mauvais état

¹ M. Pivec, *Drobtine iz časa Napoleonove Ilirije* (Fragments du temps de l'Illyrie napoléonienne), p. 51.

² Bibliothèque d'État de Ljubljana. Voir les annexes des annuaires 1813-1815.

³ R. Čebulj, *Janzenizem na Slovenskem in Frančiškani* (Le jansénisme en Slovénie et les Franciscains), Ljubljana, 1922, 8° ; Fr. Ušeničnik, *Rigorizem naših janzenistov* (Le rigorisme de nos jansénistes), Ljubljana, 1923, 8° ; *Bogoslovni Vestnik*, (Revue théologique), III, pp. 1-49.

⁴ B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), pp. 239-243. P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 372-374.

des finances, ni par le décret du 15 avril 1811 (art. 143-149), ni plus tard. Quant aux biens ecclésiastiques illyriens séquestrés en Autriche, comme nous l'avons vu, il n'y eut pas de liquidation. Les frontières des évêchés restèrent les mêmes, à l'exception de ceux de Ljubljana et de Senj, agrandis de quelques paroisses appartenant auparavant à Brixen, Gurk et Zagreb. Il est donc probable que le chiffre des adversaires surpassait celui des partisans, parmi le clergé catholique. Néanmoins, J. P. Jovanović peut dire, en gros, qu'il y avait bonne entente entre le gouvernement et le clergé¹. Le clergé orthodoxe, dans les régions méridionales de l'Illyrie, quoique protégé par le gouvernement, était presque entièrement hostile², probablement par suite d'une orientation russophile (monténégrine).

La grande masse de la population se comportait, comme c'est la règle partout et toujours, passivement. Par un sentiment de traditionalisme peu clairement défini, elle regrettait le passé : elle était habituée à vivre sous la maison d'Autriche. Le mariage de Napoléon avec Marie-Louise, en 1810, la rapprochait un peu de Napoléon ; tout de même, on continuait de préférer le gouvernement du beau-père à celui du beau-fils, et on espérait de cet événement le retour à l'Autriche. Le même sentiment explique aussi qu'on n'entende pas de plaintes, par exemple à propos des mesures douanières autrichiennes, quoique l'Autriche traitât l'Illyrie tout à fait en pays ennemi. Une bonne partie de ces indifférents, cependant, devait grossir le quatrième des groupes mentionnés plus haut.

Les partisans se recrutaient parmi les grands propriétaires ruraux que le gouvernement favorisait en leur confiant bon nombre de mairies et d'autres postes administratifs, à la place des éléments jugés moins sûrs (c'est-à-dire des aristocrates) ; leurs noms contredisent l'opinion de Chassenon d'après laquelle les Illyriens auraient été tenus complètement à l'écart de l'administration. Mais, en grande partie, les partisans furent constitués par les « cercles nationaux », si on peut employer ici un terme de nos jours. Car, s'il faut, d'un côté, se garder de chercher dans cette époque une politique nationale dans le sens moderne, et de l'autre, d'imputer à Napoléon l'intention de favoriser le développement de ce mouvement, il n'en est pas moins vrai que l'Illyrie napoléonienne a vu le commencement des tendances nationales, et que le gouvernement illyrien, neutre en principe dans cette question, les a, de fait, puissamment aidées.

¹ J. P. Jovanović, *Napoléon i Jugoslavani* (Napoléon et les Yougoslaves), p. 126.

² P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 374.

La question des langues était assez compliquée en Illyrie. (Nous avons vu que Chabrol mentionnait quatre idiomes, difficulté que ne présentait aucun des autres pays annexés). Sous la surface de l'administration allemande, il y avait un pays à majorité slave — slovène et croate — et à minorité italienne et allemande. Napoléon, en créant l'Illyrie, ne se souciait guère de question nationale — ses buts étaient ailleurs — et ce n'est que le dernier jour avant son départ de Vienne, en octobre 1809, qu'il s'informa auprès du comte Philippe Cobenzl, natif de la Basse-Carniole¹, de la nationalité de ses nouveaux sujets slaves, spécialement des Slovènes. Ce qui a été fait en cette matière fut principalement l'œuvre de Marmont, qui prit le plus d'intérêt personnel à ces pays, et qui avait de bons conseillers indigènes. Déjà le nom de l'Illyrie était caractéristique. Mériage rapporte² que la résurrection du nom illyrien plaisait et donnait des espérances à tous les peuples qui le portèrent ; mais ceci était assez platonique. L'encouragement donné aux tendances nationales se manifesta spécialement dans la publication des décisions du gouvernement, dans les journaux, dans l'instruction et dans l'administration.

Marmont faisait imprimer les arrêtés et autres décisions importantes en 4 langues : français, allemand, italien et « illyrien », c'est-à-dire au début en serbo-croate, plus tard en slovène. Sous son successeur Bertrand, les publications ne se firent que dans les trois premières langues. Il semble que la principale cause de cette différence soit la différence de caractère des deux gouverneurs généraux : Marmont, alors encore jeune, s'intéressait au pays — il avait aussi déjà été auparavant commandant en Dalmatie pendant trois ans — et il avait comme conseillers le baron Zoïs et l'abbé Vodnik, tandis que Bertrand se contenta d'être un fonctionnaire consciencieux. Une seconde cause fut probablement d'ordre financier : Bertrand dut rogner sur maint projet de Marmont.

Le *Télégraphe Officiel* devait aussi paraître en quatre langues : c'était dans son programme. Mais on n'a trouvé aucun exemplaire de l'édition illyrienne ; on n'a conservé que des éditions française, allemande et italienne, et, d'après les études les plus récentes, il semble que l'édition illyrienne n'ait jamais paru, probablement par suite des difficultés d'impression et de traduction et du trop petit nombre d'abonnés³. Charles Nodier, dernier rédacteur du *Télégraphe*

¹ J. Prijatelj, *Slovenščina pod Napoleonom* (La langue slovène sous Napoléon), pp. 126-129.

² M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des arch. parisiennes), n° 508.

³ P. Pisani, *Les journaux français dans les provinces illyriennes pendant l'époque*

Officiel, était très fier de son journal « tétraglotte », et se complaisait dans ce rôle.

Mais le plus important, ce fut l'introduction de la langue du pays dans l'instruction et dans l'administration ¹. L'arrêté de Marmont, du 4 juillet 1810 ², signifiait une transplantation de l'Université napoléonienne en Illyrie (cependant, le décret du 15 avril 1811 — articles 127-130 — et l'arrêté de Bertrand du 12 décembre 1811 ³ apportèrent au programme original une restriction sensible, causée par les éternelles difficultés financières du gouvernement); mais la nouveauté était l'emploi de la langue du pays. Par langue du pays, il faut entendre en Illyrie la langue « carniolienne », c'est-à-dire le slovène, dans la partie occidentale, la langue « illyrienne », c'est-à-dire le serbo-croate, dans la partie orientale, l'italien et l'allemand dans quelques régions.

L'application du principe de l'emploi de la langue du pays devait donc donner des résultats différents dans les diverses provinces. Dans les pays slovènes ⁴ — Carniole, Carinthie, Gorica — le slovène fut introduit dans les écoles primaires, qui avaient été jusqu'alors allemandes, à l'exception de la 1^{re} classe. L'abbé V. Vodnik composa, à la demande de Marmont, en 1810, les trois premiers livres scolaires slovènes, grammaire, catéchisme, alphabet, parus en 1811; en 1812, en parut un quatrième. La langue de l'administration était naturellement le français; cependant l'allemand et l'italien étaient également admis; le slovène apparaissait plus rarement dans les actes officiels. Encouragé par ces faits, un travail fiévreux des partis nationaux slovènes commença; il fut interrompu dès 1814: l'Autriche réintroduisit alors l'instruc-

impériale, pp. 433-435; J. Prijatelj, *Slovenščina pod Napoleonom* (La langue slovène sous Napoléon), pp. 434, 600-601; Š. Urlič, *Ali je Télégraphe Officiel des Provinces Illyriennes izlazio u srpskohrvatskom jeziku?* (Le Télégraphe Officiel des Provinces Illyriennes a-t-il paru en langue serbo-croate?), pp. 196-202; M. Kos, *Télégraphe Officiel in njegove izdaje* (Le Télégraphe Officiel et ses éditions), pp. 5-12; J. Tavzes, *Slovenski prepored pod Francozi* (La renaissance slovène sous les Français), pp. 20-28.

¹ B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), pp. 229, 233; P. Pisani, *La Dalmatie*, pp. 366-370.

² TO, 1810, 3.

³ TO, 1812, 2; J. Mal, *Zgodovina slovenkega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp. 150-166; J. Tavzes, *Slovenski prepored pod Francozi* (La renaissance slovène sous les Français), pp. 34-40; J. Polec, *Ljubljansko višje šolstvo v preteklosti...* (L'histoire de l'enseignement supérieur à Ljubljana...), pp. 20-51.

⁴ J. Prijatelj, *Slovenščina pod Napoleonom* (La langue slovène sous Napoléon), pp. 433-435, 595-599; J. P. Jovanović, *Napoleon i Jugosloveni* (Napoléon et les Yougoslaves), pp. 131, 142.

tion allemande et la maintint jusqu'en 1848. L'époque illyrienne marquait donc la première réunion politique des Slovènes — à l'exception de ceux de Styrie — et fut un des facteurs du réveil de la nationalité slovène. V. Vodnik salua dans son ode « *Ilirija oživljena* » — « l'Illyrie ressuscitée », l'aube de cette ère nouvelle. M. Kuralt, abbé et nationaliste comme V. Vodnik, composa pour le 15 août 1813 un hymne latin sur Napoléon¹. C'étaient peut-être les deux francophiles les plus prononcés : le premier, partisan efficace, l'autre, le « jacobin slovène », enthousiaste de toute révolution. A la réoccupation, l'ode valut à V. Vodnik la retraite, et l'hymne de M. Kuralt lui valut l'internement en Moravie à perpétuité. Même dans la Styrie méridionale, qui ne faisait pas partie de l'Illyrie, l'abbé Alvian chanta à Brežice la naissance du roi de Rome². En Croatie, l'enseignement primaire fut donné en croate. Comme langue officielle, le latin usuel et le croate n'étaient pas admis, mais étaient employés tout de même, surtout par les maires³. Cependant, la Croatie en voulait au gouvernement illyrien de l'avoir démembrée plus qu'elle ne l'était auparavant, et, nulle part, on ne retrouve un enthousiasme semblable à celui que nous avons rencontré dans les pays slovènes; ce n'est que plus tard qu'on reconnut l'importance de cette première union partielle des Slovènes et des Croates⁴. Les régiments croates même, dont l'esprit guerrier avait été d'abord favorable à la gloire des armes de Napoléon (en partie par suite de l'indignation causée par la cession, et que ne manqua pas d'utiliser la proclamation de Napoléon, en 1809), se retrouvèrent autrichiens en 1813⁵. Le peuple en Istrie dormait encore; mais son réveil, survenu en 1849, vint du Nord, des Slovènes, et de l'Est, des Croates, indirectement il avait ainsi également ses sources dans l'époque illyrienne⁶. A Trieste, quatre écoles primaires italiennes furent ouvertes, ainsi qu'un gymnase italien, de sorte que les Italiens profitèrent aussi des principes de la politique scolaire française en

¹ TO, 1813, 65.

² Communication de M. Fr. Kidrič.

³ R. Lopašić, *Karlovac*, pp. 135, 83-84.

⁴ D. Gruber, *Stogodišnjica Napolonove Ilirije* (Centenaire de l'Illyrie napoléonienne), p. 335; R. Horvat, *Najnovije doba hrvatske povjesti* (L'époque la plus récente de l'histoire croate), p. 26; F. Šišić, *Hrvatska povijest* (Histoire croate), III, pp. 108-109.

⁵ T. Smičiklas, *Poviest Hrvatska* (Histoire croate), II, p. 411; P. Boppe, *La Croatie militaire*, p. 91.

⁶ V. Spinčić, *Narodni preporod u Istri* (Le réveil national en Istrie), p. 261.

Illyrie¹. Grâce à ces concessions à l'esprit national, qui disparurent sous l'Autriche et ne furent reconquises qu'en 1848, le nom de Napoléon fut évoqué, pendant toute l'époque romantique du renouveau national, comme celui d'un libérateur. De fait, c'était l'œuvre de Marmont, et elle lui valut également un bon souvenir. (Une brochure, issue de la guerre mondiale², constate encore que l'occupation française favorisa les Slaves et rehaussa la conscience de leur valeur).

Enfin, nous parvenons au dernier groupe, et avec lui nous revenons à notre sujet proprement dit. Assez considérable était le nombre de ceux qui, au début, avaient accueilli avec joie le gouvernement français (ou du moins avaient été indifférents) pour en devenir plus tard de plus en plus les ennemis : la cause de cette évolution est économique. La classe des paysans, entendant les belles paroles de liberté, d'égalité et d'abolition du système féodal, était naturellement acquise au gouvernement qui faisait de ces promesses. Mais comme l'abolition de la féodalité restait en grande partie sur le papier, c'est-à-dire que la suppression des redevances n'était que partielle, ils furent désappointés. Ils ne pouvaient pas savoir qu'ils n'avaient plus affaire à la France de la Révolution, mais à la France de l'Empire. En outre, ils souffraient beaucoup des exigences militaires et des impôts. Ceux qui souffraient le plus étaient probablement les négociants. Par sa situation géographique, l'Illyrie était prédestinée au transit et le gouvernement illyrien le comprit ainsi. Mais le blocus efficace de l'Adriatique par la flotte anglaise rendait impossible tout commerce par mer. Le gouvernement favorisait bien le commerce par terre avec la Turquie ; mais ce n'était qu'un équivalent partiel et incertain. On peut employer le mot de ruine du commerce illyrien ; nous avons déjà parlé des banqueroutes, et nous avons cité la phrase caractéristique de Catineau La Roche. Un négociant de Rijeka — vrai ou fictif — disait au *Télégraphe Officiel*, le 15 septembre 1813³, que seul le commerce l'intéressait et qu'il était pour ceux qui permettraient au commerce d'exister ; ceci se ferait par la paix, que la France saurait mieux protéger que l'Autriche. C'était une formule incroyablement simple ; or elle était plus vraie qu'on ne pourrait le croire au premier moment — seulement en sens inverse. Les industriels, déjà si rares en Illyrie, subissaient un sort semblable à celui des négociants, et de même

¹ A. Tamaro, *Storia di Trieste...*, II, p. 245 ; B. Benussi, *L'Istra...*, p. 437.

² A. Luschin-Ebengreuth, *Die Zerreißung der Steiermark* (Graz, 1921, 80, pp. 104), p. 60.

³ TO, 1813, 74.

les propriétaires de mines ; ainsi le grand propriétaire de mines qu'était le baron Zoïs fut ruiné. Les artisans étaient mécontents par suite de l'abolition de leurs privilèges de corporation. Les fonctionnaires aux traitements en retard et les ouvriers en chômage n'étaient pas non plus des partisans fervents du régime. Aux fardeaux économiques, il faut ajouter la conscription. Les jeunes gens désertaient le plus possible. L'arrêté du 27 novembre 1810 ¹, concernant les déserteurs conscrits et marins, était très sévère : chaque arrondissement était responsable du contingent complet ; le réfractaire — ou ses parents — devait payer de 500 à 1500 francs d'amende ; des garnisaires étaient envoyés chez les parents qui favorisaient la désertion ; les communes étaient responsables du paiement des garnisaires et des amendes ; quiconque favorisait les désertions était puni. Néanmoins, les désertions continuaient en masse — symptôme de l'esprit public. La conscription laissa de même un mauvais souvenir en Illyrie ².

Ce changement de l'opinion publique, de favorable qu'elle était au début, en haine vers la fin, à cause des charges économiques, est bien attesté. R. Lopašić constate ³ que les citoyens de Karlovac trouvaient désagréables : la dissolution des corporations, le manque d'argent du gouvernement, les contributions inusitées, la sévérité et les tracasseries de l'administration française. E. J. von Tkalac, parlant de toute la Croatie civile, ajoute ⁴ : le prêt forcé, et le fait que les paysans et les ouvriers, devenus libres, mais sans instruction, ne savaient que faire de leur liberté. F. Šišić ⁵ montre que les impôts devinrent insupportables, et, parallèlement, la domination française. Le littoral souffrait par suite du système continental. D. Gruber rapporte, pour l'Istrie ⁶, que ses habitants étaient accablés par les nouveaux impôts qu'ils devaient payer, à côté des vieilles redevances, et pour cette raison, souhaitaient le retour des anciens seigneurs. L'insurrection de 1813 en Istrie eut sa source dans cette disposition d'esprit. C. L. Bozzi affirme, pour Gorica ⁷, que la guerre presque continue, les réquisitions, la suppression de la monnaie autrichienne, le prêt forcé, les impôts, etc., étaient causes de la haine,

¹ TO, 1810, 19.

² J. VI. Jovanović, *Napoleon I* (Napoléon I^{er}), p. 157.

³ R. Lopašić, *Karlovac*, pp. 84-90.

⁴ E. J. von Tkalac, *Jugenderinnerungen aus Kroatien*..., pp. 28-29.

⁵ Fr. Šišić, *Hrvatska povijest* (Histoire croate), III, p. 105.

⁶ D. Gruber, *Povijest Istre* (Histoire de l'Istrie), pp. 252-253.

⁷ C. L. Bozzi, *Ottocento Goriziano*, I, pp. 183, 189-191, 206-207.

qui se manifesta en 1813. A. Tamaro atteste, pour Trieste¹, que le régime français devint peu à peu odieux par son despotisme, l'arrogance des militaires, la conscription, le fisc, la ruine complète du commerce. T. Erber dit² qu'après le départ de Marmont, la Dalmatie subit les rigueurs d'un régime despotique et avide qui exploitait le pays et aigrissait toujours davantage les esprits. Même pour Ljubljana, pourtant favorisée, un officier de la marine russe, passant en 1810 par Ljubljana, rapporte³ qu'il y régnait une dépression des esprits à cause des pertes du commerce.

Nous avons peu de témoignages privés contemporains sur l'état d'esprit des Illyriens ; mais quatre très curieux documents de ce temps en disent beaucoup. Ce sont d'abord des *Litanies de Napoléon*⁴, en slovène : une longue liste de griefs contre Napoléon sous forme de litanies ; l'enchérissement du sel et du tabac, et les marchandises anglaises brûlées y ont leur place. Puis un *Pater noster*⁵ en allemand, renfermant les plaintes des paysans contre les exigences des soldats français, en vivres, boissons, argent, logements, chevaux, bétail ; contre leurs railleries, les mauvais traitements, leur attitude avec les femmes ; il se termine par une prière pour être délivrés de ces maux et voir s'éloigner ces hôtes désagréables. Un second *Pater Noster*⁶, mais en latin, a un contenu semblable, adapté aux choses de Croatie ; le mariage civil, le calendrier français figurent aussi parmi les griefs. Une *Chanson sur les Français*⁷, en slovène, se réjouit de leur départ. L'illumination de Trieste à la fête du retour des Autrichiens portait entre autres l'inscription : *Tergi le lagrime, o Pietro santo, Del Gallo il canto quasi cessò*⁸. Et D. Rossetti disait que la ville était rendue « à la liberté, à la paix, au commerce »⁹. Enfin, les ruches peintes de la Carniole ont conservé deux scènes du temps : l'une où un paysan berce un Français dans un berceau, l'autre où un diable emporte un Français dans un filet de pêche¹⁰.

Il est évident que l'opinion publique était puissamment influencée par la situation économique, et il est également évident que

¹ A. Tamaro, *Storia di Trieste...*, II, p. 245.

² J. Erber, *Storia della Dalmazia...*, III, p. 83.

³ *Briefe eines Offiziers...*, p. 7.

⁴ J. Žnidaršič, *Litanije Napoleonove* (Litanies de Napoléon), p. 369.

⁵ J. Kunšič, *Očenaš za Francoze* (Le Pater noster pour les Français), pp. 131-132.

⁶ M. Pivec, *Latinska jeremijada...* (Jérémiade latine...), pp. 96-97.

⁷ APL, F₄.

⁸ G. Mainati, *Chroniche...*, VI, p. 135.

⁹ A. Tamaro, *Storia di Trieste...*, II, p. 246.

¹⁰ W. Schmid, *Der bildliche Schmuck der krainer Bienenstöcke*, p. 206.

tous ces gens-là souhaitaient le retour de l'Autriche. Du reste, ils ne crurent jamais à la durée de l'Illyrie française — et cette opinion était générale, même chez les francophiles. Nous avons plusieurs rapports, notamment l'un de Bertrand, du 17 avril 1811,¹ sur les bruits d'une remise de l'Illyrie à l'Autriche, qui se répandirent particulièrement après le mariage de Napoléon avec Marie-Louise. Ces bruits ébranlaient la fidélité des nouveaux sujets, les éloignaient des emplois, encourageaient la désertion des Croates. Bertrand combattait ces bruits par des déclarations, au cours de conversations, et par des articles de journaux. Il disait aux négociants de Trieste que les Provinces Illyriennes et particulièrement les côtes et les ports tenaient trop intimement au plan de lutte contre l'Angleterre pour que l'Empereur les abandonnât jamais ; que le système de l'Empereur n'avait jamais rétrogradé, mais se raffermissait chaque jour, etc. Mais Chassenon disait très justement que le peuple avait l'impression d'être un objet d'échange et de compensation ; et Chabrol lui-même sembla douter de l'Illyrie, en employant l'expression : « quand son sort sera décidé ». Connaissant le commerce des pays et des populations de ce temps, on n'avait pas de confiance dans la durée du régime français et on craignait qu'il ne restât un épisode² — pour lequel on ne voulait pas s'exposer.

Cependant, on trouve un exemple de sympathie due à des raisons économiques : la ville de Ljubljana, devenue résidence de l'Illyrie, agrandie, quant à la population et quant à l'étendue³, en tira de grands avantages, et, en général, le système continental la favorisait comme les villes du Rhin. Donc, il n'est pas étonnant que ses habitants aient aimé les Français, et aient, en 1813, procuré en secret des vivres à la forteresse de Ljubljana, cernée par les Autrichiens, jusqu'à ce que le général autrichien, Fölseis, eût ordonné d'évacuer les maisons situées au pied de la colline du château⁴. Il paraît aussi que, lors de la réoccupation autrichienne, beaucoup s'abstinrent de prendre part à l'illumination de la ville. Tous reconnurent aussi deux excellentes mesures : les bonnes routes et la sécurité publique, que des peines sévères contre les brigands avaient assurée pour presque toute la durée de l'Illyrie. De même Marmont avait partout des sympathies,

¹ AE, Autriche, 55 (Provinces Illyriennes), 103.

² E. J. von Tkalac, *Jugenderinnerungen aus Kroatien...*, p. 33.

³ J. Rus, *Prebivalstvo in obseg francoske Ljubljane...* (Population et étendue de la Ljubljana française...), pp. 103-112.

⁴ A. Aškerc, *Francoska posadka...* (La garnison française...), pp. 248-250.

mais qui s'adressaient à la personne, non au pays¹. (Les « rues Marmont » en témoignent encore aujourd'hui).

Le gouvernement illyrien essaya de gagner l'opinion publique par les journaux et par les loges maçonniques. Nous avons déjà parlé des journaux. Les loges illyriennes², fondées à Ljubljana, Karlovac, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Makarska, Dubrovnik et Kotor, avaient pour but spécial de former un patriotisme franco-napoléonien, ce qui se manifestait déjà dans les noms (Amis du Roi de Rome, etc.). Il y avait des membres français et illyriens ; parmi ces derniers, beaucoup de négociants. Mais les gens n'aimaient pas les loges, en dépit de leur bienfaisance, à cause du secret qui les entourait. Ces clubs patriotiques avaient donc peu de succès. Ici, on doit vivement regretter qu'il n'y ait pas de mémoires du baron S. Zojs, qui aurait pu le mieux donner une idée de l'esprit public. Dans sa correspondance, non plus, il n'a nulle part exprimé son opinion, et on peut présumer que sa ruine était le motif de cette réserve.

Citons encore les souvenirs qui se sont conservés jusqu'à aujourd'hui parmi le peuple. J. Gruden, qui les a recueillis en 1911³, regrette qu'on ait commencé trop tard à les réunir, puisqu'ils en sont déjà à la quatrième génération, que les récits se perdent en légendes et se confondent avec les souvenirs des temps turcs. Ces souvenirs rappellent surtout les combats sanglants ; il n'y a pas de trace de l'idée illyrienne, et on y parle surtout des maux de la guerre et des charges économiques que le peuple supportait presque exclusivement. L'abolition des redevances était un grand soulagement. « Sous les Français, le paysan se trouvait bien », tandis que les seigneurs s'appauvrirent. Les impôts français ont laissé un souvenir profond : du mot « franc » viennent les expressions « fronki » pour impôts, et « fronkarija » pour bureau d'impôts. A propos de la dépréciation et de la disparition de l'argent, on disait : « Les Français ont chassé l'argent autrichien, et l'Empereur autrichien a chassé l'argent français. » Beaucoup de papier-monnaie fut caché, on en trouve encore quand on démolit de vieux bâtiments. Les conscrits s'enfuyaient, habillés en femmes, surtout en Styrie, le pays le plus voisin. Grâce aux progrès des voies

¹ D. Gruber, *Stogodišnjica Napoleonove Ilirije* (Centenaire de l'Illyrie napoléonienne), p. 592 ; M. Potočnik, *Vojvodina Koroška* (Le duché de Carinthie), p. 121.

² Fr. Kidrič, *Framasonske lože hrvatskih zemelj...* (Les loges maçonniques des pays croates...), pp. 59-60. *Id.*, *Francosko-ilirska loža... u Ljubljani* (La loge franco-illyrienne... à Ljubljana), pp. 86-87.

³ J. Gruden, *Spomini na Francoze* (Souvenirs des Français), 1-28.

de communication et du commerce de transit levantín, les entrepreneurs et les voituriers aux grandes lignes gagnaient beaucoup. Le gouvernement exigeait des voitures spéciales, non encore en usage, appelées alors « parizarji ». On se souvient des marchandises anglaises brûlées ; à Devin et ailleurs, plus simplement, on jetait les balles à la mer. Aux douanes, les paysans apprenaient les mots : Qui vive ? Ami. Passez ! La sécurité et l'ordre, établis en très peu de temps avec rigueur, étaient reconnus comme un grand bienfait. Les réformes ecclésiastiques étaient impopulaires. Il est difficile de dire quelles étaient les relations entre Français et indigènes ; en partie, elles étaient amicales, en partie hostiles, et il y avait là une différence considérable entre l'époque de l'occupation et celle de l'annexion. Au soldat qu'il berce — dans la peinture déjà mentionnée — le paysan chante : « Toute chose ne dure qu'un temps. » Il y avait aussi des malentendus ridicules dûs à la différence des langues. On parlait beaucoup de trésors cachés par les Français en retraite, et par les indigènes ; et on expliquait les nouveaux riches par des trésors trouvés. On trouve encore aujourd'hui des familles d'origine française : négociants et soldats restaient dans le pays et s'y mariaient. Les combats de 1813 donnent les derniers souvenirs ; le peuple était du côté des Autrichiens. Et les gens disent que « les Français ont résolu de ne plus revenir, parce qu'ils se sont trouvés mal chez nous ». Deux chansons chez les Slovènes de la Zilja, en Carinthie, ont également gardé le souvenir de l'époque française¹. L'auteur du recueil de souvenirs cité ci-dessous a aussi résumé l'opinion publique d'une manière excellente, comme la résultante des diverses influences, bonnes et mauvaises².

Il est intéressant aussi d'étudier le développement de l'opinion publique chez les historiens. Il y a trois étapes : tout de suite après la fin de l'Illyrie, on ne voit que conscription, fiscalité, etc. ; c'est un abîme si triste qu'on n'en veut plus parler. Puis, avec l'éloignement, le tableau s'idéalise ; à l'époque du renouveau national, l'Illyrie a bonne presse, on souligne les concessions nationalistes³, avec cette différence toutefois, que l'Illyrie représentait l'union pour les Slovènes, le démembrement pour les Croates. Enfin, des études d'un temps plus positif détruisent cette auréole

¹ M. Potočnik, *Vojvodina Koroška* (Le duché de Carinthie), pp. 125-126.

² J. Gruden, *Ob stoletnici Napoleonove Ilirije* (A l'occasion du centenaire de l'Illyrie napoléonienne), pp. 151-154.

³ Même les articles, parus en 1929, à l'occasion du 120^e anniversaire de l'Illyrie napoléonienne, soulignent fortement cette influence sur le développement national. (En voir le groupe dans les *Sources*.)

et séparent les biens des maux, attribuant les uns à Marmont, les autres à Napoléon. Les Slovènes continuent à saluer l'introduction de leur langue dans l'enseignement, droit élémentaire et fondamental de toute nation petite ou grande ; et la plupart des auteurs, après avoir reconnu la bonté de la justice et de la police, ainsi que l'amabilité des Français, en tant que personnes, en viennent à accuser le blocus. Ainsi l'Illyrie a été bénie en ce sens qu'elle a favorisé — consciemment ou inconsciemment — la vie nationale des peuples s'éveillant à leur conscience propre ; « l'Illyrie ressuscitée » de Vodnik est le symbole de cette tendance ; et l'Illyrie a été maudite en tant qu'elle a amené, par le système continental, la ruine économique ; la formule « le pays le plus malheureux de la terre », de Catineau, résume cette autre tendance.

Il est peut-être intéressant de comparer l'opinion française sur la population illyrienne¹. En général, les jugements français sur les Illyriens sont très favorables. Ce sont des sujets tranquilles, qui souffrent en silence. Toussaint, par exemple, relata, le 9 juillet 1811², qu'en dépit des contributions et du paiement fort onéreux des retards des années passées, ils ont fait l'impossible pour y satisfaire ; ils ont vendu leurs bestiaux, les artisans leurs outils, plutôt que de subir la contrainte. Le clergé catholique est bon, notamment en Carniole et en Carinthie, moins en Dalmatie et dans les îles de la Croatie. Le clergé orthodoxe est inférieur, tant comme instruction que comme mœurs³.

On peut aussi citer Charles Nodier qui, nommé le 20 septembre 1812 directeur du *Télégraphe Officiel* et bibliothécaire de la Bibliothèque lycéale de Ljubljana, s'y installa dans les premiers jours de 1813 et s'efforça de « croire et de faire croire ses lecteurs à l'Illyrie »⁴. Il s'y trouva fort à son aise, « à moitié chemin du bout du monde ». Ljubljana était à ses yeux une ville agréable et riante ; il louait Chabrol, sa Cour et la bibliothèque, qu'il voyait cependant peu, le travail au journal l'occupant assez⁵. Ch. Nodier se complaisait évidemment dans l'Illyrie polyglotte. Il écrit, le 13 mai 1813, à l'ami Béchét⁶, auquel il parle de son existence aisée, un peu exotique. Sa fille grandit à vue d'œil et bégaye

¹ J. Mal, *Zgodovina slovenskega naroda* (Histoire de la nation slovène), VII, pp. 183-192.

² AN, F⁷, 6553.

³ AN, F¹³, 61, n° 4. B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), p. 242.

⁴ L. Pingaud, *La Jeunesse de Ch. Nodier*, p. 109.

⁵ A. Estignard, *Correspondance inédite de Ch. Nodier*, pp. 135, 141-144.

⁶ J. Larat, *Bibliographie critique...*, pp. 136-137.

déjà quatre langues dont le français est celle qu'elle entend le moins. L'ami ne connaît pas les Alpes Juliennes, la belle Save, ses Carnoliens, Croates et Morlaques. Le pays est très tranquille et le petit peuple y est peut-être meilleur que dans aucun autre pays. Et il termine en plaisantant : « Bonjour, mon bon ami, bel amice, ossia mio caro, illi prijategl dobar, oder Freund gut, car je ne sais plus quelle langue je parle, et les nouvelles me font perdre les anciennes. » De fait, Charles Nodier n'a emporté de l'Illyrie que des histoires de vampires, et de brigands et peu de connaissances réelles. Ce qu'il y a d'exact se résume dans deux articles, l'un dans le *Télégraphe Officiel* (n° 64, 1813), qu'il mentionne également dans ses *Souvenirs*¹, l'autre, écrit à l'occasion du congrès de Ljubljana, dans la *Quotidienne* du 15 janvier 1821, sur Ljubljana et les Carnoliens. Dans le premier, déjà cité, il nie, à l'occasion d'un petit mouvement populaire, qu'il y ait rébellion politique, et l'explique par la vexation que représentait l'impôt double. Dans le second², il loue les habitants de Ljubljana et de la Carniole. Rues et maisons sont belles. Moralement, les habitants sont irréprochables et ils ont l'avantage de la civilisation sur l'Illyrie orientale. Il n'y a pas de révolution, pas de désordres, pas de crimes. La situation commerciale sur la route Trieste-Vienne est très importante, de même la Save. La Carniole est riche, mais il n'y a pas de luxe. A Ljubljana, il y a beaucoup d'érudits. En somme, de la Carniole, il parle comme Tacite des Germains. Néanmoins, cet article souleva, étant inexact, une polémique à Ljubljana³.

Plus juste et vraiment excellent est le jugement de Pellenc, l'agent secret de la police, déjà si souvent cité. Il consacre à l'opinion publique toute sa lettre du 10 novembre 1811, datée de Milan⁴, après avoir ailleurs déjà caractérisé, du même point de vue, plusieurs personnages de la société de Ljubljana⁵. Pellenc dit d'abord que les classes un peu instruites ne sortent pas des cadres habituels et sont en Illyrie ce que de pareilles classes sont ailleurs. Mais le bas peuple est tantôt docile, tantôt révolutionnaire, et il y a une différence entre la Carinthie, la Carniole, Go-

¹ Ch. Nodier, *Souvenirs de la Révolution et de l'Empire*, II, pp. 312-315 ; [A. Dimitz], *Charles Nodier in seinen Beziehungen zu Krain*, n° 210-212.

² R. Maixner, *Ch. Nodier i Ilirija* (Ch. Nodier et l'Illyrie), pp. 29-30.

³ B. R. Chroat, *Einige Berichtigungen über Herrn Charles Nodiers Schilderung der Stadt Laibach*, pp. 93-96, 97-99.

⁴ M. Pivec, *Prispevek k vprašanju o javnem mnenju v francoski Iliriji* (Contribution à la question de l'opinion publique de l'Illyrie française), pp. 161-166.

⁵ *Idem*, *Drobtine iz časa Napoleonove Ilirije* (Fragments du temps de l'Illyrie napoléonienne), pp. 49-54.

rica, Trieste — plus civilisées, et la Croatie, l'Istrie, la Dalmatie — moins civilisées. Une nuance très forte sépare ces classes du peuple. Le peuple se voit malheureux, s'en prend à la guerre et en attribue la durée à la France. Il croit que, s'il était resté autrichien, la navigation autrichienne aurait continué. Il ne hait pas les Français, mais il préférerait être resté autrichien. Les classes aisées, au contraire, sont beaucoup plus portées à être françaises. Elles ne croient plus à la prospérité de l'Autriche. La banqueroute du papier de Vienne y a contribué, elles nous sont reconnaissantes de les en avoir débarrassées. Il n'y a pas encore de véritable attachement pour la France. On se borne à obéir sans humeur, à remplir les devoirs prescrits et à ne mettre aucun obstacle aux vues du gouvernement. Chez le peuple, il n'y a que résignation ou indifférence, sans activité ni volonté. Plusieurs causes s'opposent à la confiance, et au développement des provinces. Celles-ci ont désiré le régime français. Mais elles sont surprises par les charges, les avantages ne venant qu'avec retard. Les Illyriens ont cru que l'union avec la France les enrichirait ; cette espérance était prématurée. La façon brusque des Français de donner des ordres les choque, surtout celle des jeunes intendants, qui ne comprennent aucune des langues, écoutent peu, sont peu accessibles, et vont très vite en besogne. On traduit les arrêtés, mais le texte français seul est décisif. Ainsi le présent dérouté les Illyriens. Tout est nouveau. L'avenir les effraie. Le poids des impôts se fait sentir. Les Français sont comme étrangers en Illyrie. Il y a eu au début deux prix dans les magasins et les marchés ; on vendait aux Français plus cher qu'aux nationaux — c'était presque les traiter en ennemis. Peu à peu cette différence s'efface. Au reste, les Illyriens sont doux, dociles et faibles, mais trompeurs. Il y a peu de délits. Dans l'ensemble, on ne peut pas se plaindre. Dans l'autre région, l'esprit public est le fruit de l'instinct plutôt que de la réflexion et se compose de si peu d'idées qu'on ne doit pas s'en mettre en peine. Les sentiments de la population sont peu vifs, et son attachement peu profond. Les Croates sont Croates, et il leur suffit de savoir qu'ils n'ont pas cessé de l'être, quelle que soit la puissance à laquelle ils ont à obéir. Il y a une forte émigration en Croatie, en Carinthie et en Carniole, par suite de la pauvreté, du défaut de subsistances, de l'arrêt des travaux des mines et des forges. Les jeunes gens émigrent aussi pour se dérober à la conscription. Pellenc conclut en disant que le moment n'est pas encore venu de juger de l'esprit public de l'Illyrie. L'organisation du pays n'est pas même achevée, tout n'y fait que commencer et l'opinion publique même est une des choses qu'il faut y créer. Il suffit donc de remar-

quer que les éléments dont ce chaos est composé sont assez bons pour se prêter à tous nos plans d'organisation.

On peut ajouter que ce chaos dura jusqu'à la fin de l'Illyrie. Mais le tableau que Pellenc trace est en général assez conforme à celui que nous avons essayé de restituer, et confirme aussi notre thèse que la situation économique était le facteur le plus puissant de l'opinion publique.

D'autres rapports du gouvernement illyrien contiennent encore quelques remarques intéressantes sur les Illyriens. Moins favorable est le jugement de la Moussaye sur les Slovènes de la rive droite de la Drave, en Carinthie, il les qualifie d'esprits inquiets ; mais ils ont aussi de bonnes qualités : assiduité, ordre, obéissance, et sont à présent de bons sujets de Napoléon ¹. Bertrand écrit, le 13 octobre 1812², que la ville de Split serait importante pour le commerce, mais que c'est la plus difficile à conduire, les Dalmates en général étant tous adroits et pleins d'animosité. Enfin, le plus défavorable est David³. En se plaignant du chef de bataillon croate Ivičić, commandant à Kostajnica, il demande à Bertrand, le 22 juillet 1811, avec véhémence comme toujours, des ordres sévères, parce que « ce n'est que par la rigueur que l'on plie un peu les têtes de fer des Illyriens, et je parle ici de toute leur race, soit croate, dalmate, bosniaque ou esclavonne ; ils se ressemblent tous ».

L'opinion de Napoléon était guidée avant tout par la considération des qualités militaires. Ce sont elles qui lui faisaient apprécier les régiments croates qu'il considérait néanmoins comme une sorte de « chair à canon ». Le 15 mai 1810, il écrivit à Clarke⁴ qu'il était peiné de ce que Marmont employât les troupes françaises contre les Turcs, et que le sang français coulât pour de pareilles babioles ; les Croates étaient suffisants. De même, quand Bertrand avait écrit que l'air malsain de Pula avait causé des maladies, Napoléon était indigné de ce qu'il n'eût pas retiré tout de suite les troupes françaises. Les gardes nationales suffiraient et puis — il y avait les Croates⁵.

La résistance, causée par les charges économiques, a donc influencé aussi les jugements français sur les Illyriens, mais

¹ L. de la Moussaye, *Kurze Statistik des Villacher Kreises...*, pp. 72-73. Il est curieux que l'éditeur allemand défende les Slovènes carinthiens de ce reproche.

² AE, Autriche, 55 (Provinces Illyriennes), 287.

³ M. Gavrilović, *Ispisi iz pariskih arhiva* (Extraits des archives parisiennes), n° 593.

⁴ *Correspondance*, XX, n° 16472.

⁵ *Ib.*, XXII, n° 18077 (23 août 1811).

beaucoup moins que la situation économique n'a affecté l'opinion illyrienne ; c'est que les administrateurs français voyaient eux-mêmes la souffrance ou la ruine des diverses régions.

4. Conclusion (Illyrie autrichienne et Yougoslavie).

Essayons de faire le bilan des chapitres précédents. Le motif principal de Napoléon, en créant l'Illyrie, ayant été de fermer la côte orientale de l'Adriatique au commerce anglais et d'avoir une voie terrestre pour le commerce franco-levantin, le système continental y fut, dès le début, pleinement exécuté ; l'Illyrie, pays de commerce maritime, devait devenir agricole et manufacturière, alimenter la France de matières premières et en tirer des produits manufacturés. Et on importa non seulement le système continental, mais aussi toute l'administration française, toutes les lois françaises, et on les appliqua à ces provinces, si différentes des départements français.

Récapitulons brièvement l'effet de ce régime sur les diverses branches de la vie économique des Provinces Illyriennes. L'agriculture subit peu de changements ; des améliorations auraient été possibles et nécessaires, spécialement dans les provinces méridionales, mais les finances ne le permirent pas ; pour la même raison, l'élevage ne bénéficia d'aucune amélioration ; en outre, il souffrait du manque de sel. La situation des agriculteurs, cependant, fut améliorée par l'abolition d'une partie des redevances seigneuriales. Les forêts ne donnaient pas de revenus, le bois étant à bas prix, par suite de la stagnation de l'industrie et de la navigation. Les mines ayant perdu leurs débouchés, le prix des métaux tomba ; ils'ensuivit une crise de chômage dans la plupart des établissements particuliers ; le gouvernement sauva les siens en les réunissant au domaine extraordinaire, assurant ainsi au moins l'exploitation, le manque de débouchés subsistant toujours. Les rares fabriques de l'Illyrie manquaient de matières premières et, l'une après l'autre, cessèrent de travailler. Il n'y eut que peu d'entreprises nouvelles de la part des capitalistes étrangers, le temps étant trop court pour faire éclore de nouvelles industries, comme dans d'autres pays à cette époque. Par contre, les routes offrent un développement brillant. Le gouvernement, pour favoriser le transit levantin, s'en occupait avec prédilection, et les habitants y coopéraient dans leur propre intérêt. Les postes suivaient le même mouvement, et celles d'Illyrie trouvaient leur prolongement naturel dans la poste française en Turquie. Quant au commerce, les tarifs illyriens proté-

geaient l'Illyrie quand des considérations de nature supérieure ne l'empêchaient pas. Les marchandises anglaises furent brûlées, du moins ce qu'on put en saisir. Le transit autrichien, permis d'abord uniquement sur Rijeka, plus tard aussi sur Trieste, était presque nul, car il préférait la voie moins chère de la Bavière. Le transit levantin, favorisé avec beaucoup d'énergie, atteignit un succès relatif, mais fut cependant trop faible pour compenser toutes les autres pertes ; enfin, on chercha à abandonner la voie trop chère de la Bosnie et à la remplacer par une meilleure, qui aurait emprunté les rivières illyriennes ou, si possible, la mer. Les navires illyriens pourrissaient pour la plupart dans les ports. Ceux qui étaient assez hardis pour tenter des voyages payaient des licences — d'ailleurs peu nombreuses — pour être saisis par les Anglais, contre lesquels la marine illyrienne, composée de bâtiments plus ou moins efficaces, ne pouvait les protéger ; ou bien ils tentaient la contrebande en guerroyant, avec assez de succès, contre les douanes. La navigation au long cours restait ruinée aussi dans la partie méridionale, mise hors douanes ; les marins illyriens allaient souvent servir dans la marine anglaise. Le personnel trop peu nombreux des douanes ne parvint jamais à empêcher complètement la contrebande, presque impossible à supprimer, surtout dans les provinces méridionales ; les douaniers eux-mêmes étaient, en partie, de concert avec les contrebandiers.

Le fisc était exigeant comme il l'est d'habitude ; les impôts passaient avant la prospérité. Les contributions directes furent introduites dans des pays encore habitués aux paiements en nature. Les monopoles du sel et du tabac faisaient monter les prix, sans qu'on eût plus de revenus, à cause de la contrebande. Les salines indigènes étant en mauvais état, on dut recourir longtemps à l'étranger, et Napoléon permit même l'importation sans licences ; plus tard, on restaura quelques salines illyriennes. Les domaines, augmentés par des séquestres, donnaient des revenus satisfaisants. Les budgets furent d'abord en désordre ; il y avait des arriérés, on dut recourir aux prêts, puis on parvint à un équilibre assez fictif ; la dette publique ne fut liquidée qu'imparfaitement. Les villes maritimes étaient celles qui souffraient le plus, surtout Trieste, qui avait perdu son hinterland, et ne se remettait un peu que par l'autorisation du transit avec l'Autriche, donné d'abord, par égard pour Venise, à Rijeka (et dont on a l'impression que cette ville ne savait trop que faire). Au contraire, Ljubljana était favorisée par le système continental, et la Croatie militaire souffrait également moins, car elle gardait son organisation des « zadrugs », et le trésor payait son déficit. La situation de l'Illyrie, avec ses mines et ses

usines en chômage, avec le paradoxe de son littoral sans sel, sans marine et sans navigation, pouvait de plein droit s'appeler mauvaise, et comme telle elle se reflète, tant dans les rapports des administrateurs illyriens, qui du reste n'osaient pas aller à la racine du mal et proposer le remède radical, que dans les jugements postérieurs, qui — chose remarquable — se trouvent même chez des auteurs traitant de sujets tout à fait étrangers, preuve que la situation sautait aux yeux, et enfin dans l'opinion publique, défavorablement influencée par les charges économiques.

Ainsi le Sud souffrait du même mal que le Nord ¹.

Cependant, il est difficile d'exprimer, en chiffres, la situation de l'Illyrie. W. Kiesselbach a constaté ² qu'une statistique de cette époque est impossible faute d'un nombre suffisant de sources, et ceci s'applique aussi à l'Illyrie : il n'y a pas, pour le commerce, de statistique sans lacunes, et encore faudrait-il y ajouter les chiffres de la contrebande qui sont inconnus. Les registres concernant la navigation et le commerce de Trieste et de Rijeka, les registres du consulat français à Trieste pour ces années-là, sont tombés, en 1813, aux mains des Autrichiens ³ et n'existent probablement plus. Puis il ne faut pas oublier que ces années-là furent des années de guerre et d'après-guerre — ressemblance frappante avec nos jours — que le territoire des Provinces Illyriennes vivait depuis 1797 sous des guerres presque continuelles, et en subissait toutes les conséquences : hausse générale et instabilité des prix, déséquilibre des changes, bouleversement des courants commerciaux — tout cela enlevant aux chiffres une grande part de leur valeur ; bref, la chose intéressante, c'est l'écart entre les chiffres ⁴. On a donc cherché, là où c'était possible, les comparaisons entre les chiffres d'avant l'Illyrie, ceux de son existence, et en quelque mesure aussi, d'après l'Illyrie. En raison des grandes fluctuations du change, on a laissé les chiffres en monnaie alors en usage, en donnant la valeur relative. L'époque de l'Illyrie est un temps de transition et, par suite, incertain dans ce qui était et dans ce qui allait être, un chaos dont les événements divers ne se laissent jamais juger d'après les lois communes ni réunir dans un cadre inconnu ⁵ — et c'est là notre excuse.

Si on analyse les raisons de la situation esquissée ci-dessus, on

¹ E. Denis, *L'Allemagne anti-napoléonienne...*, p. 525.

² W. Kiesselbach, *Die Continentalsperre*, p. 157.

³ AEV, Illyrien, 15, 9 et 15 février 1814.

⁴ H. Hauser, *Les nouveaux aspects de la géographie économique* (Paris, 1924, 80, *Revue internationale de sociologie*, pp. 482-491), pp. 486, 488, 487.

⁵ W. Kiesselbach, *op. cit.*, p. 155.

en trouve trois : le système continental, les fautes de l'administration, enfin des causes qu'on pourrait nommer accidentelles.

Les effets du système continental ont la part du lion dans ce que nous avons déjà énuméré — il serait superflu d'en parler encore. Les mesures dictées par l'idée du système continental et imposées sans égard aux rouages du système autrichien, qui était très compliqué, mais merveilleusement adapté aux institutions économiques, devaient nécessairement avoir un effet désastreux. Dans certaines branches on a l'impression d'un moulin qui tourne à vide : les établissements fonctionnaient, produisaient, mais ne pouvaient vendre.

Cependant, il semble qu'aucun pays ne se soit défendu si peu que l'Illyrie contre le système continental : ailleurs, il y avait au moins des tentatives, ici rien. (Il est vrai que l'Illyrie, agglomération aux intérêts disparates, n'avait pas de représentants communs.) Marmont condamna bien le blocus en répondant à une question de Napoléon, fin juillet 1810, que la liberté du commerce apporterait une nouvelle vie à ce pays malheureux¹ ; mais cet avertissement n'eut pas d'effet. Chabrol aussi, et d'autres sans doute, voyaient clairement que c'était la fermeture de la mer qui ruinait le pays ; mais ils espéraient un changement de la situation par la victoire de Napoléon sur les Anglais et n'osaient penser à une autre alternative. Quant à la population, il y avait en Illyrie plutôt des sujets que des citoyens ; au début, ils faisaient encore des pétitions ; plus tard, ayant reconnu l'impossibilité d'obtenir un résultat, ils négligeaient même cette forme de recours. En Illyrie, il n'y avait pas de Sismondi pour oser dire que le système continental était la ruine du pays et publier des volumes pour le combattre ainsi que la politique de Napoléon². Cependant, s'il n'y avait pas de résistance ouverte et de principe, il y en avait une autre, sourde, passive, de fait, et qui était assez efficace, comme nous avons pu le voir. Pellenc s'est le plus rapproché de la vérité : du haut des montagnes, position excellente, il montre la catastrophe qu'était le blocus pour la côte illyrienne de l'Adriatique ; mais au lieu d'en tirer la conclusion : l'abolition du système continental, il parle de la tyrannie anglaise des mers. Après son inspection de l'Illyrie, en mission en Italie, il fit, cependant, une proposition importante : ce qui s'appelle système continental lui paraît susceptible d'être plus développé ou mieux défini. On pourrait, par exemple, organiser sur le continent une confédération commerciale, dont les bases

¹ J. Löwenthal, *Geschichte der Stadt Triest*, II, pp. 95-97.

² J. C. L. de Sismondi, *Lettres inédites...*, pp. 234, 236 (17 mars 1814).

seraient établies d'après les besoins et les stocks de chaque État, en produits de l'industrie qui lui serait propre, c'est-à-dire qu'il pourrait exercer avec le plus d'avantages pour les autres États confédérés et pour lui-même. Ce remplacement du système continental par une confédération continentale était sans doute une bonne idée. Mais quoique Pellenc se soit beaucoup occupé de l'Illyrie, on ne peut tout de même l'inscrire comme Illyrien.

A la seconde catégorie de raisons appartient l'application à l'Illyrie, pays foncièrement différent de France, de lois destinées à celle-ci. Le milieu physique, social, politique, religieux, la situation géographique, les ressources naturelles, la culture scientifique et artistique des habitants, le caractère moral et intellectuel devraient déterminer la nature des institutions économiques ¹ ; celles de l'Illyrie étaient loin de cela. Le gouvernement devait tout faire, comme à l'époque du socialisme d'État ; cette politique, possible pour un gouvernement riche, incombait à un gouvernement toujours pauvre ; d'autre part, ce principe paralysait l'initiative privée. Ce que P. Pisani disait de la Dalmatie ² s'applique à toute l'Illyrie : on sacrifiait à l'uniformisation — erreur grossière, d'où s'ensuivaient des conséquences cruelles, surtout dans les provinces méridionales, pour lesquelles le niveau proposé était trop haut — et ces fautes administratives — que nous avons fréquemment mentionnées — aggravaient singulièrement l'influence du blocus.

Au troisième groupe appartiennent spécialement les guerres précédentes avec leurs conséquences, parmi lesquelles il faut nommer, entre autres, l'épuisement général de la population et la crise monétaire.

La même situation se présente aussi comme la résultante de trois facteurs : la volonté du gouvernement, c'est-à-dire les intentions de Napoléon, la collaboration, la passivité ou la résistance de la population, et la souveraineté des forces économiques. Il est caractéristique qu'il n'y avait de progrès véritable que là où au moins deux de ces facteurs coopéraient. Ainsi s'explique le développement vraiment prodigieux des routes grâce à la collaboration de la population aux intentions du gouvernement. Ce fut aussi le cas pour la restauration des salines et, dans un autre domaine, pour l'instruction et le développement de la culture. Là, l'éphémère Illyrie a laissé des biens durables, tandis que ce qui a été fait contre la volonté du pays a été passager. La résistance de la population fit

¹ Ch. Gide et Ch. Rist, *Histoire des doctrines économiques...* I, pp. 476, 534.

² P. Pisani, *La Dalmatie*, p. 398.

de l'Illyrie un paradis pour les contrebandiers, sa passivité empêcha l'effet de mainte mesure bonne en soi. Le manque de moyens fut cause qu'on ne put faire de grandes innovations : là où il existait déjà quelque chose, on pouvait travailler, là où il aurait fallu tout créer, on ne le pouvait pas. Ce troisième facteur provoqua aussi l'échec partiel de la route par la Bosnie, et fit qu'avec un bon personnel on ne parvint à rien, tandis qu'avec un personnel moins qualifié, on eut beaucoup de succès ; on tira même profit d'une dérogation aux principes.

Telle était la situation intérieure de l'Illyrie. Les mesures du gouvernement étaient concordantes, dues à un plan unique ; mais les effets étaient très discordants. Le but du système continental était gigantesque ; seulement l'Illyrie n'en voyait rien, mais sentait seulement des sacrifices qui étaient bien au-dessus de ses forces. Le système continental, créateur de l'Illyrie, en fut aussi le fossoyeur.

Ce sont les traits caractéristiques de la situation de l'Illyrie. Il y a naturellement aussi un certain nombre de points de ressemblance avec d'autres conquêtes de Napoléon¹. Les chapitres sont presque les mêmes : introduction des lois et des impôts, contrebande, conséquences du blocus, misère, développement du sentiment national. Il est curieux aussi de noter que l'événement contemporain le plus important de l'Autriche est également d'ordre économique : la banqueroute de 1811.

Quant à la place de l'Illyrie dans l'histoire du système continental, on doit dire qu'elle a rempli l'une des deux tâches qu'on se proposait, à sa création : l'établissement de la voie de terre en Orient ; elle n'a pas complètement rempli la seconde, la suppression du commerce anglais ; là, la contrebande fut la plus forte. Dans l'histoire de l'Europe, le sort de l'Illyrie n'est qu'un épisode relativement peu important de la grande lutte entre la France et l'Angleterre, peu important pour les deux grands adversaires, très important, funeste pour l'Illyrie elle-même. Quand la partie décisive fut jouée, dès 1812 en Russie², l'Illyrie, qui avait participé aux effets du système avec les autres pays de l'Europe, connut aussi avec eux l'absence de succès durable du système continental. On peut appliquer à l'Illyrie ce que E. F. Heckscher

¹ A comparer : R. Goecke, *Das Königreich Westphalen* (Düsseldorf, 1888, 8°, XII, 272 pp.) ; Ch. Schmidt, *Le Grand Duché de Berg* (Paris, 1905, 8°, IV, 528 pp.) ; P. Verhagen, *La Belgique sous la domination française*, I-V, Bruxelles.

² J. H. Rose, *Napoleon and English Commerce*, pp. 722, 724-725.

dit des autres pays ¹ : que son développement économique ultérieur n'aurait pas été très différent sans le système continental. Et si le résultat de notre étude paraît assez minime, si l'Illyrie n'a pas l'importance d'autres conquêtes de Napoléon, on peut répondre qu'aux yeux du savant toutes les parties de la terre sont également intéressantes ².

Cependant, on pourrait encore se demander quelle aurait été la situation de l'Illyrie, si l'Illyrie avait eu une vie plus longue et, d'abord, la question se pose de savoir si l'Illyrie napoléonienne, qui n'était ni une unité géographique, ni une unité politique, ni une unité nationale, était une unité économique. Napoléon, en la créant, ne s'en souciait pas, et Pellenc répond négativement ³. Il dit que, comme État séparé, l'Illyrie n'a ni corps ni vigueur, ni moyens de se défendre. Elle appelle d'autres accroissements, c'est un cadre d'État que l'avenir aura à remplir. Ces idées étaient répandues aussi parmi les habitants de Ljubljana, mais ils ne savaient où l'Illyrie s'étendrait, en Hongrie ou Morée. Pellenc ajoute que, par là, on voit que les Carnioliens ne sont pas encore de grands politiques. Pour nous, il est presque impossible de répondre à cette question, parce que toute la vie économique de l'Illyrie a été anormale par suite de circonstances anormales, créées par le système continental et la fréquence des guerres et que sa vie, dans l'ensemble, a été trop courte. Si elle avait été plus longue, il est probable que la situation se serait partiellement améliorée, puisqu'une bonne partie des difficultés provenait de l'orientation presque exclusive vers les provinces autrichiennes, orientation que le conservatisme inné du commerce ne pouvait changer en si peu d'années, mais qui se serait probablement adapté, au moins en partie, dans un plus long espace de temps. Mais l'amélioration aurait aussi demandé deux conditions fondamentales : l'une était la liberté de la mer et la libre communication avec l'hinterland, l'autre une large adaptation des lois de toute nature au niveau intellectuel des Provinces Illyriennes, parce que la législation française était trop élevée pour la partie orientale, tandis qu'elle n'était que différente pour la partie occidentale. Ici, également, il faut considérer que le système administratif français n'entra en vigueur qu'en 1811, date jusqu'à laquelle le système administratif autrichien subsista, et que l'année 1813 amena déjà l'exode de l'administration illyrienne, exode que B. Vošnjak a appelé

¹ E. F. Heckscher, *The Continental System*, pp. 316, 321, 364.

² H. Hauser, *Les nouveaux aspects de la géographie économique...*, p. 483.

³ AN, AF^{IV}, 1713, 3^e d., n^o 27.

tragique. (Le sort de quelques-uns des administrateurs illyriens le fut aussi : Marmont passa à Vienne et à Venise sa vie d'exilé, Bertrand accompagna Napoléon à Sainte-Hélène.)

En terminant le tableau de la vie économique de l'Illyrie, rappelons-nous encore une fois que les matériaux à notre disposition sont incomplets, puisqu'une partie des archives est perdue, et qu'on manque de monographies, ce qui nous a forcé à donner des détails, qui, autrement, seraient superflus. Et enfin, on peut ajouter, à propos de notre étude, que « Personne au monde ne fera que le tarif général des douanes passionne l'opinion ni les séances¹. »

Le territoire de l'Illyrie, précieux par sa position, était un objet de convoitises, tout comme aujourd'hui. L'Illyrie napoléonienne, c'était une première étape du sort de la côte orientale de l'Adriatique ; une seconde étape fut l'Illyrie autrichienne, la troisième est la Yougoslavie actuelle. L'Illyrie autrichienne est encore liée directement à l'Illyrie française parce qu'elle voit l'effet de quelques-unes des mesures, en germe antérieurement, écloses seulement plus tard ; et la Yougoslavie est la fin de l'évolution dont l'Illyrie française a vu le début. C'est pourquoi nous dirons encore quelques mots de l'Illyrie autrichienne et de la Yougoslavie.

La guerre de 1813 mit fin à l'Illyrie française, après de nouvelles dévastations, où toutes les villes n'eurent pas la chance de Rijeka, qu'une femme, Caroline Belinić, née Kranjec, sauva de l'incendie dont les Anglais l'avaient menacée en juillet². Ljubljana et Trieste fêtèrent leur libération à la réoccupation autrichienne. Le spectacle ne manqua pas non plus de panégyriques : adressés hier à Napoléon, ils l'étaient maintenant à François II, phénomène qui accompagne habituellement les changements de gouvernement. Si les Illyriens saluèrent le retour des Autrichiens, ce ne fut pas uniquement par pur patriotisme, mais en grande partie par intérêt : ils attendaient impatiemment et réclamaient à grands cris le rétablissement du *statu quo ante bellum*. Cependant, ils furent encore une fois profondément désappointés : ils n'eurent que le « *Royaume d'Illyrie* ».

Avant tout, on réclama de toute part la levée du blocus continental et l'abrogation de toutes les lois françaises. La municipalité de Rijeka, dans un rapport du 27 octobre 1813, déclara qu'on ne pouvait comprendre que l'Empereur eût l'intention de tenir

¹ *L'Europe nouvelle*, X (1927), n° 483, (14 mai).

² G. Kobler, *Memorie per la storia... di Fiume*, III, pp. 85-86.

enchaînés les habitants dans les mêmes chaînes, et de conserver aussi les noms des autorités françaises¹. La ville de Trieste demanda, le 19 novembre, la restitution complète de sa constitution de 1808 et l'introduction du tarif de 1788 sans les augmentations de 1805; en énumérant tous les maux subis depuis 1808, entre autres que ses navires, auparavant au nombre de 900, n'étaient plus que 200². Le monde commercial de Vienne ne s'occupa pas moins vivement de l'Illyrie. Le négociant viennois François Thadée Reyer écrivit deux mémoires, le 7 et le 23 novembre, où il disait ce qu'on devait faire tout de suite pour le commerce dans les Provinces Illyriennes, prenant aussi en considération les ports rouverts de la Mer Baltique; ses conseils étaient : abolir le système continental, proclamer à nouveau Trieste et Rijeka ports francs, substituer le tarif des douanes autrichiennes au tarif français encore en vigueur³. Un troisième mémoire, sur l'utilité d'abolir le système continental, fut écrit en décembre⁴. Comme on voit, les desiderata du commerce autrichien et ceux du commerce illyrien étaient les mêmes. Le fait de laisser le règlement douanier français encore quelques temps en vigueur, dans l'Illyrie réoccupée par les Autrichiens, devait faire l'impression d'une batterie, prise à l'adversaire, dont l'assaillant se sert sans lui faire faire volte-face, de sorte que les projectiles atteignent ses propres lignes. Et le gouvernement autrichien, se conduisant en conquérant, laissa subsister pendant plusieurs mois l'administration française, ce qui provoqua des plaintes amères⁵ et demeura incompréhensible pour les habitants, qui ne savaient pas que François II méditait la création d'une nouvelle unité politique.

Enfin vint la restauration, exécutée au début par le gouverneur provisoire, le baron Lattermann : le 6 novembre 1813 furent levés le blocus et les douanes du système continental⁶. Le 13 mars 1814, on introduisait les tarifs autrichiens et la liberté du trafic; Trieste et Rijeka redevinrent ports-francs le 1^{er} avril⁷. Le 19 juillet fut introduit un nouveau tarif de transit amélioré⁸. L'administration politique autrichienne rentra le 1^{er} août⁹. Les lois autrichiennes d'avant 1809 furent réappliquées le 11 novembre.

¹ G. Kobler, *Memorie per la storia... di Fiume*, III, pp. 89-90.

² H. Costa, *Der Freihafen von Triest*, p. 68 (APL, F₄).

³ AEV, Illyrien, 120, Varia.

⁴ *Ib.*

⁵ J. Polec, *Kraljestvo Ilirija* (Le Royaume d'Illyrie), I, pp. 8-9, 11, 13.

⁶ D. Rossetti, *Meditazione storico-analitica...*, p. 283.

⁷ J. Löwenthal, *Geschichte der Stadt Triest*, II, p. 129.

⁸ K. Moser, *Das Archiv des k. k. Handels und Seegerichtes in Triest*, p. 155.

⁹ AML, 13, n° 104.

Le 7 janvier 1815 furent restitués par le gouvernement français les dépôts et les fondations emportés en 1809 et, le 4 avril, les dépôts judiciaires dûs, de par le traité de Paris, au gouvernement autrichien¹. Et le Royaume d'Illyrie fut créé le 3 août 1816.

Il est curieux que l'Illyrie autrichienne, tout comme l'Illyrie française, doive sa création à un motif de politique économique et à un autre de politique extérieure : François II voulait, d'une part, causer des difficultés au commerce hongrois, et en empêcher le contact direct avec l'étranger par mer ; d'autre part, créer contre l'influence de la Russie, un contrepoids, destiné à attirer les Serbes en Autriche². Les travaux préparatoires furent longs — la paix de Paris avait été conclue dès le 30 mai 1814 —, mais sont sans doute, avec les motifs de la création, la partie la plus intéressante de cette seconde Illyrie, car la vitalité de ce nouveau corps était faible. Dès juillet 1822, la Croatie civile fut rendue à la Hongrie ; ainsi le but principal, dirigé contre la Hongrie, se trouvait anéanti ; on avait alors, du reste, d'autres moyens contre le commerce hongrois, les relations avec la Russie avaient également changé, et en 1848, l'Illyrie autrichienne disparut sans bruit³.

Cette création avait désappointé, partiellement parce qu'elle n'avait pas apporté le status quo d'avant 1809, partiellement pour des raisons dont elle était innocente. Trieste, par exemple, n'avait pas reçu son ancienne autonomie ; la *Meditazione* de Rossetti avait été écrite spécialement dans ce dessein, mais sans effet⁴. Le port avait bien de nouveau, en 1814, 43 millions d'importations et 21 d'exportations, et les habitants s'élevaient à 36.000, en 1815, mais il y avait des changements très graves : le transit, florissant avant 1809, s'était tourné vers Venise, Livourne, Gênes et Marseille ; ce sont ces voies qu'utilisaient tout le Tyrol et la Suisse. Pour Trieste, il ne restait que les transports pour la Pologne, la Saxe, l'Allemagne⁵. Nous avons ici un exemple de l'influence nuisible de l'Illyrie française, projetant son ombre jusque sur l'époque de l'Illyrie autrichienne ; il en est de même des influences favorables : à la restauration, les réformes administratives autrichiennes utilisèrent les principes de l'administration française, la juridiction féodale ne pouvait plus revivre, l'esprit de culture nationale subsistait toujours⁶.

¹ K. Moser, *op. cit.*, p. 155.

² J. Polec, *Kraljestvo Ilirija* (Le Royaume d'Illyrie), I, pp. 90, 104, 109.

³ *Ib.*, 113, 125, 126.

⁴ A. Tamaro, *Storia di Trieste*, II, pp. 251-252.

⁵ H. Costa, *Der Freihafen von Triest*, p. 69.

⁶ B. Vošnjak, *Ustava in uprava...* (Constitution et administration...), p. 271 ; J. Polec, *Kraljestvo Ilirija* (Le Royaume d'Illyrie), I, pp. VIII-IX.

Enfin, la guerre mondiale a donné à l'Illyrie française une seconde héritière, la Yougoslavie de nos jours, qui a ravivé le souvenir de la création de Napoléon, puisque l'Illyrie napoléonienne, c'est la partie occidentale de la Yougoslavie, celle qui fait partie de l'Europe centrale, tandis que l'autre, la partie orientale, fait partie des Balkans.

Il est toujours dangereux de faire des comparaisons — elles sont rarement exactes —, mais ici le parallélisme s'impose avec une force irrésistible. Entre la fin de l'Illyrie autrichienne et la naissance de la Yougoslavie, il y a toute la période du réveil des nationalités en Autriche et en Hongrie, suivant l'année révolutionnaire de 1848, et celle du dualisme, formation contre nature créée en 1867. Mais cent ans sont peu dans l'histoire, et « l'oscillation séculaire du pendule qui mesure le temps de l'histoire des idées »¹, si elle a apporté aux régions en question des changements absolus, a laissé subsister les différences relatives.

L'Illyrie napoléonienne, l'Illyrie autrichienne, la Yougoslavie, fondées pour une bonne partie sur le même territoire présentent — ce qui du reste ne surprend pas, vu l'identité du territoire et la ressemblance des circonstances de leur origine —, des ressemblances frappantes dans le domaine économique, avec des divergences fondamentales dans d'autres domaines. Nous gardant de donner dans la politique proprement dite, nous essaierons de tracer dans ses grandes lignes le parallèle de la situation économique², qui va très loin, jusqu'au papier-monnaie déprécié et à la frontière douanière Rijeka-Sušak, rappelant celle de Karlovac-Banija.

L'Illyrie napoléonienne est née d'une considération de politique économique et d'une autre de politique extérieure ; l'Illyrie autrichienne de même ; la Yougoslavie est l'épanouissement de l'idéal national, cherchant l'union de nations apparentées. Les deux premières ont été créées par une volonté étrangère, la dernière s'est formée d'après sa propre volonté (qui, cependant, aurait encore été inefficace sans l'appui étranger) : ceci est peut-être la différence la plus importante, quoiqu'elle ne relève pas du domaine économique. Mais pour le reste, le parallèle est frappant.

Toutes les trois sont nées au lendemain d'une grande guerre et en supportent ainsi toutes les conséquences fâcheuses, spécia-

¹ Ch. Gide et Ch. Rist, *Histoire des doctrines économiques*, I, p. 616.

² A comparer : O. Roethe, *Südslawien, eine wirtschafts-und politisch-geographische Betrachtung* (Frankfurt a. Main, 1925, thèse non imprimée) ; M. Ivšić, *Les problèmes agraires en Yougoslavie* (Paris, 1926, 8°, 1x-376 pp.).

lement la crise monétaire, suite de l'inflation et de la dépréciation du papier-monnaie.

Si ce fait est de caractère général, il y en a un autre, spécial au territoire illyrien : c'est la différence du niveau de civilisation qui, demandant une diversité de législation et d'administration, entraînait des difficultés énormes pour l'application des lois uniformes de l'administration centralisatrice de Napoléon. La Yougoslavie connaît le même problème : elle est traversée par la grande ligne, qui, depuis Théodose, sépare les régions occidentales, inclinant vers Rome, et les régions orientales, sous l'influence de Byzance. La Slovénie (la Carniole, la Carinthie, la Styrie), la Dalmatie, l'Istrie, faisant depuis un millénaire partie de l'Europe centrale ; la Croatie appartenant au « globe hongrois » ; la Serbie, affranchie depuis cent ans, de cinq cents ans de domination turque ; la Bosnie et la Macédoine, encore plus jeunes — forment l'État nouveau. Il est évident que les difficultés sont les mêmes ou qu'elles sont encore augmentées par le développement des tendances nationales, qui n'étaient alors qu'en germe.

La situation du littoral, surtout celle des villes de Trieste et de Rijeka, présente le même caractère : la perte de l'hinterland, en Illyrie, par suite de la séparation de l'Autriche, en Yougoslavie, de par la frontière inorganique de l'Italie (même la vieille concurrence de Venise subsiste toujours). La conséquence est encore la même : des villes qui ne vivent pas, mais vivent. L'avantage actuel, c'est que la mer n'est pas bloquée.

Un dernier trait commun est l'absence d'une vie propre, active. L'Illyrie française était un instrument dans les mains de Napoléon (les Illyriens avaient été l'objet, non le sujet des négociations)¹, l'Illyrie autrichienne jouât un rôle semblable dans les intentions de François II ; de même la Yougoslavie cherche encore sa vie propre. Pourtant, elle peut la trouver facilement en s'inspirant des réalités géographiques, ethnographiques et économiques, en renonçant aux combinaisons artificielles, qui ont, pendant trop longtemps, empêché le développement de ces régions².

Le tragique permanent et immanent des régions qui composaient l'Illyrie napoléonienne, c'est d'avoir une position géographique et économique enviable et enviée. En lisant des documents d'il y a 120 ans, on croit lire des documents d'aujourd'hui.

¹ J. Nagy, *Diplomatsko značenje francuskog doba u hrvatskoj povijesti* (La signification diplomatique de l'époque française dans l'histoire croate), pp. 109-117.

² J. Cvijić, *La Péninsule Balkanique*, p. 99.

SUPPLÉMENTS.

NOTE SUR LES CARTES.

I. Carte des routes des Provinces Illyriennes, avec indication des mines, douanes et industries principales. Elle est faite d'après le Tableau des routes impériales des Provinces Illyriennes divisées en 3 classes, par Blanchard, datée du 20 novembre 1812, AN, F¹⁴, 1030, 2^e d. On a ajouté aux lieux que traversent les routes les endroits où se trouvent des mines, des usines, des salines et des douanes, pour donner une vue du degré d'intensité du développement économique en Illyrie. La carte ne porte pas tous les lieux cités au cours de l'étude : elle eut été surchargée et illisible.

II. Carte de la poste franco-illyrienne en Turquie.

Elle est établie d'après deux croquis, AE, Autriche 55, Provinces Illyriennes. La ligne ponctuée indique le premier projet, la ligne pleine le second projet, celui qui fut exécuté.

III. Carte des routes du commerce levantin en Europe.

Elle est établie d'après le Mémoire de Marmont du 13 mars 1810, AE, Autriche 55, Provinces Illyriennes, n^o 1.

Les frontières sont partout celles du début de l'Illyrie, telles que les montrent toutes les cartes existantes, sans les modifications peu importantes survenues plus tard.

Les cartes sont dessinées par M. Stergaršek, alors étudiant en technique. M. Rus, géographe, a eu l'amabilité d'en faire la révision.

TABLEAU CHRONOLOGIQUE

DES DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC. CONCERNANT LA VIE ÉCONOMIQUE
DES PROVINCES ILLYRIENNES ¹

1809.

- | | |
|---------|---|
| 21 mai. | — Contribution de guerre imposée par Eugène aux provinces occupées. |
| 27 » | — Contribution spéciale de 50 millions dictée à Trieste. |

¹ Ce tableau ne renferme que les plus importantes des décisions citées et utilisées au cours de notre étude.

- 17 juin. — Séquestre des marchandises anglaises et coloniales à Trieste.
 7 juillet. — Contribution de guerre imposée par Napoléon aux provinces occupées.
 14 octobre. — Traité de paix de Vienne.
 22 » — Suppression de la contribution de guerre d'Eugène.
 17 novembre. — Autorisation provisoire de la compagnie de la route Louise.
 25 » — Arrêté. Le cours des Bancozettel est fixé au quart de la valeur nominale.
 25 » — Prohibition de l'exportation des métaux en Autriche.
 6 décembre. — Arrêté. L'exportation des métaux est prohibée pour l'Autriche, permise pour l'Italie, libre à Idrija et Zagorje.
 20 » — Arrêté. Augmentation des prix de poste.
 25 » — Arrêté. Le cours des Bancozettel est fixé au cinquième de la valeur nominale.
 25 » — Première organisation provisoire des Provinces Illyriennes.
 » — L'Autriche défend l'exportation du fer en fonte brute en Illyrie.

1810.

- 1^{er} janvier. — Idrija passe à l'administration de l'ordre des 3 toisons d'or.
 10 » — Arrêté. Le cours des Bancozettel est fixé au sixième de la valeur nominale.
 18 février. — Séquestre autrichien des biens ecclésiastiques illyriens en Styrie.
 24 » — Arrêté. Établissement des mercuriales.
 28 » — Décret. Organisation des douanes illyriennes.
 6 mars. — Arrêté. Mise hors circulation des Bancozettel.
 10 » — Arrêté. Introduction des lois françaises sur le commerce anglais et la contrebande.
 13 » — Mémoire de Marmont sur le commerce de l'Illyrie avec le Levant et la poste française en Turquie.
 15 » — Arrêté. Nouveau prix du sel.
 15 » — Arrêté. Tarif des monnaies de cuivre et de billon.
 24 » — Confiscation et vente des marchandises séquestrées à Trieste.
 25 » — Arrêté. Ordonne la restauration des salines illyriennes.
 30 » — Arrêté. Remboursement du prêt de 3 millions de Trieste.
 3 avril. — Contrat avec Adamić pour la fourniture du sel.
 6 » — Séquestre des biens ecclésiastiques autrichiens en Illyrie.
 8 » — Décret. Autorisation d'importer d'Autriche du sucre brut pour la raffinerie de Rijeka.
 29 » — Circulaire. Création d'un bureau de liquidation.
 2 juin. — Arrêté. Règlement provisoire de l'administration des régiments frontières.
 5 » — Arrêté. Organisation forestière provisoire.
 9 » — Décision sur les bois permis ou prohibés à l'exportation.
 27 » — Contrat avec Schram, établissement de la régie intéressée du tabac.
 28 » — Arrêté. Tarif des pièces de cuivre.
 5 juillet. — Arrêté. Organisation du corps des ingénieurs des ponts et chaussées en Illyrie.
 23 » — Arrêté. Création d'une commission pour juger les différends entre seigneurs et paysans, en Croatie civile.
 30 » — Tarif des prix des tabacs, fait par Schram.
 25 août. — Arrêté. Sur les pensions.
 5 septembre. — Convention entre la France et l'Autriche concernant Rijeka.
 3 octobre. — Arrêté. Contributions en nature, en Dalmatie.
 17 » — Arrêté. Prêt forcé de 1.200.000 francs.
 17 » — Arrêté. Exécution des décrets généraux du 5 août et du 12 septembre 1810 sur les marchandises coloniales.

- 25 » — Décision de Napoléon sur les licences illyriennes.
- 27 » — Arrêté. Maintien provisoire des privilèges de la compagnie de la route Louise.
- 31 » — Arrêté. Exécution du décret général du 19 octobre 1810 sur les marchandises anglaises à brûler.
- 2 novembre. — Réduction de la valeur de quelques pièces de cuivre.
- 3 » — Décision de l'intendant général. Tous les sucres raffinés sont soumis aux droits du 5 août et du 12 septembre.
- 12 » — Décret général. Entrée des cotons levantins à partir du 1^{er} janvier 1811 par Strasbourg, l'Illyrie et l'Italie.
- 15 » — Arrêté. Suppression de dîmes ecclésiastiques.
- 15 » — Arrêté. Énumération des impôts autrichiens qui sont à supprimer ou à maintenir.
- 16 » — Arrêté. Prohibition de l'introduction des Bancozettel en Illyrie.
- 27 » — Décret. Tarif général, 2 tarifs spéciaux des droits d'entrée et de sortie et tarif des droits de navigation. Trieste et Rijeka reçoivent un entrepôt réel de 2 ans. Le transit autrichien sur Rijeka paie 6 francs par quintal de Vienne.
- 14 décembre. — Décret. Confirme jusqu'au 1^{er} janvier 1851 les privilèges de la société de la route Louise.
- 19 » — Arrêté. Tarif des monnaies de cuivre et de billon.
- 25 » — Note de la chancellerie d'état autrichienne, traçant les contre-mesures autrichiennes pour le commerce levantin.
- 31 » — Décret général. Décision spéciale sur le chargement des bâtiments illyriens, napolitains et ottomans.
- 1811.
- 1^{er} janvier. — Les nouveaux impôts entrent en activité.
- 17 » — Arrêté. Les biens des bénéfices vacants sont réunis au domaine.
- 26 » — Instruction du directeur des douanes illyriennes pour vérifier promptement le coton.
- février. — Napoléon approuve le projet de la poste Kostajnica-Constantinople.
- 13 » — Arrêté. Modifications au tarif des patentes.
- 23 » — Arrêté. Modification de la contribution foncière.
- 26 » — Décret permettant l'expédition des bâtiments chargés seulement de sel destiné à l'Illyrie, sans licences.
- 17 mars. — Décret. Droit sur les vins autrichiens.
- 5 avril. — Décret. Autorisation spéciale donnée à Marmont pour un bâtiment à Corfou.
- 10 » — Décret. Autorise le cabotage entre l'Illyrie et l'Italie, contre acquit à caution.
- 15 » — Décret organique des Provinces Illyriennes.
art. 150 : Établissement d'une commission de liquidation à Ljubljana.
art. 252 : Suppression des corvées personnelles, d'un cinquième des redevances, de la juridiction des seigneurs.
- mai. — Le ministre de la guerre achète du plomb pour 100.000 francs.
- 3 » — Décret. Établissement d'un entrepôt fictif d'un an pour les cotons levantins à Trieste.
- 18, 22, 25 mai — Avis. Le délai du 1^{er} juillet est accordé aux cotons entrant par Strasbourg.
- juillet. — Napoléon ordonne une nouvelle vente de plomb pour 100.000 francs au département de la guerre.
- 2 » — Fixation des prix de la verrerie de Zagorje.
- 3 » — Décret. Approuve les mesures de l'intendant général sur les mines de Carinthie.

- 11 » — Décret. Modifie le décret du 26 février : un tiers du chargement des bâtiments de sel peut être en marchandises permises.
- 15 » — Début des travaux de la commission de liquidation à Ljubljana.
- 16 » — Arrêté. Modification de la contribution personnelle.
- 24 » — Arrêté. Organisation forestière définitive.
- 25 » — Arrêté. Secours aux villes de Tržič et de Kranj incendiées.
- 25 » — Arrêté. Établissement à Ljubljana d'une compagnie d'assurances pour la navigation sur la Save.
- 29 » — Arrêté. 75.000 francs sont affectés à la partie Vrgorac-Dubrovnik sur la route Napoléon.
- 29 » — Arrêté. Modification de l'impôt foncier.
- 30 » — Décret. Le petit conseil des Provinces Illyriennes statue sur l'admission ou la confiscation des navires grecs et ottomans.
- 2 août. — Arrêté. Établissement d'une agence provisoire des mines à Beljak.
- 7 » — Secours de 200.000 francs accordé aux mines de Carinthie.
- 16 » — Arrêté. Ordonne l'achèvement de la route Koper-Pazin-Pula.
- 17 » — Arrêté. Sur les dettes de Trieste contractées dans les guerres de 1805 et 1809.
- 20 » — Décret autorisant l'intendant général du domaine extraordinaire à vendre les produits d'Idrija à Trieste.
- 26 » — Arrêté défendant toute poste aux lettres particulière.
- 31 » — Arrêté. Comprend les obligations de 1797 dans les dispositions de l'arrêté du 17 août 1811.
- 9 septembre. — Décret. Tarif des monnaies de cuivre, dernière réduction.
- 17 » — Arrêté. Organisation définitive de la poste aux chevaux, tarif des droits.
- 23 » — Arrêté. Sur la contrebande et les pénalités pour contrebande.
- 24 » — Arrêté permettant l'établissement de messageries particulières.
- 2 octobre. — Construction de la route Kraljevica-Novi.
- 19 novembre. — Décret. Mise hors douanes des provinces au sud de Rijeka.
- 1^{er} décembre. — Avis. La route Louise est terminée.
- 16 » — Arrêté. Tarif de la poste aux lettres.

1812.

- 3 janvier. — Décret. L'entrepôt fictif de Trieste est étendu à toutes les marchandises levantines.
- 9 » — Décret. Inscription de pensions ecclésiastiques, militaires, civiles sur le grand livre des pensions.
- 15 » — Décret créant rescriptions admissibles en achat de rentes foncières.
- 23 » — Décret. Le domaine extraordinaire entre en possession des mines impériales illyriennes.
- 2 février. — Décret. Inscription de pensions sur le grand livre des pensions.
- 4 » — Décret. La faculté du transit autrichien est étendue à Trieste.
- 9 » — Arrêté invitant les étrangers exerçant un art ou un métier à se fixer en Illyrie.
- 16 » — Décret. Nouvelles fonctions de la commission de liquidation.
- 22 » — Décret. Sur le jugement des prises illyriennes.
- 13 mars. — Arrêté. Construction de la route Pićan-Plomin.
- 14 » — Décret. Établissement de la régie d'état des sels et tabacs.
- 20 » — Décret. Augmente les traitements et les frais de bureau des intendants illyriens.
- 6 avril. — Arrêté. Sur le service de santé.

- mai. — Andréossy, à Constantinople, fixe le service et nomme les agents de la poste française en Turquie.
- 30 » — Arrêté. Construction de la route Postojna-Bakar.
- 4 juin. — Arrêté. Sur les redevances et corvées.
- 7 » — Arrêté. Sur la contrebande des vivres pour Vis.
- 14 juillet. — Arrêté. Approuve l'acte de société de la compagnie d'assurances sur la Save.
- 10 septembre. — Arrêté. Sur les établissements de bienfaisance.
- 19 » — Décret. Modifications au tarif illyrien général des douanes.
- 20 » — Décret. Suppression du droit d'entrée en France et en Italie sur les plombs en saumons.
- 27 » — Arrêté. Tarif des amendes pour délits forestiers.
- décembre. — L'Autriche interdit l'émigration d'ouvriers professionnels en Illyrie.
- » — Le pont sur l'Una à Kostajnica est terminé.
- 1813.
- 30 janvier. — Arrêté. Sur la dette ancienne et nouvelle des communes.
- 8 février. — Avis. Pour 1813 la Carniole et la Croatie civile sont désignées pour la culture du tabac.
- mars. — Fixation du prix d'achat pour la récolte de tabac de 1813.
- 16 » — Décret. Modifications au tarif des postes illyriennes.
- 26 mai. — Décret. Dernières modifications au tarif illyrien général des douanes.
- 10 juin. — Arrêté. Défense de la navigation en convois.
- 14 » — Décret. Maintien de la bourse de commerce provisoirement établie à Trieste.
- 24 septembre. — Décret. Sur la contrebande des sels.
- 27 » — Décret. Idrija remise à la Chancellerie de la Légion d'honneur.
- 6 novembre. — Levée du blocus continental en Illyrie.
- 19 » — Manifeste de Lattermann sur les redevances et corvées féodales.
- 1814.
- 13 mars. — Introduction des tarifs autrichiens en Illyrie.
- 1^{er} avril. — Trieste et Rijeka redeviennent ports francs.
- 30 mai. — Paix de Paris.
- 1816.
- 3 août. — Royaume d'Illyrie.

TABLEAU COMPARATIF DES MONNAIES, POIDS ET MESURES

<i>Monnaies.</i>	francs
Un ducat.....	11.875
Un écu.....	3
Un écu de Marie-Thérèse.....	3.75
Un florin d'Augsbourg (à 60 kreutzer à 4 pfennig)....	2.586
Une guinée..... env.	27
Un kreutzer.....	0.0431
Un napoléon.....	20
Un para.....	0.035
Une piastre d'Espagne.....	5.375
Une piastre turque (à 40 para)..... env.	1.40
Un pfennig.....	0.0108
Un sequin de Venise.....	11.875

Poids.

	kilogrammes
Un cable (à 100 livres de Vienne).....	56
Une livre de Vienne (à 16 onces).....	0.56
Un oke.....	1.50
Une once.....	0.035
Un quintal de Vienne (à 100 livres).....	56
Un tovar (à 100 okes) ou une charge de cheval.....	150

Mesures de longueur.

	mètres
Une aune (usuelle).....	1.20
Une brassé.....	1.62
Une lieue.....	4.288.00
Une ligne.....	0.00225
Un mille (ou demi-lieue).....	2.144.00
Un pied (à 12 pouces à 12 lignes).....	0.325
Une poste d'Allemagne (ou 2 postes de France).....	17.152.00
Une poste de France.....	8.576.00
Un pouce.....	0.027
Une toise (à 6 pieds).....	1.949

Mesure de superficie.

Une jugère (ou arpent).....	1/4 ha.
-----------------------------	---------

Mesure de volume.

Un stère (de sel).....	1 m ³
------------------------	------------------

Mesures pour les liquides et les matières sèches.

	litres
Une bouteille.....	0.7
Un eymer (à 40 maas ou 80 bouteilles).....	56.25
Un maas.....	1.4
Un minot (de blé).....	39.02
Un minot (de sel).....	52.03

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DE PERSONNES

- Adamić (André Louis), 193, 215, 228, 229, 230, 234, 236, 237, 311.
 Alborghetti, 49.
 Ali pacha, 261.
 Alvian, 322.
 Anastasio (Gaëtan), 198, 239.
 Anders, 174.
 Andréossy (comte d'), 15, 53, 115, 266, 269.
 Andry d'Auberton, 52.
 Arbaut, 192.
 Arnault, 14, 15, 18, 104, 118, 119, 159, 229, 238, 239, 284, 313, 314.
 Aspremont (comte d'), 85.
 Aspremont (comtesse d'), 85.
 Auersperg (prince d'), 61.
- Balbe (de), 254.
 Barrant, 43.
 Barthomeuf, 242.
 Baselli, 18, 44, 108, 194, 254.
 Basson, 246.
 Batetti (Jacques), 77.
 Batistulli, 67.
 Batthyány (Charles, comte de), 85.
 Batthyány (Théodore, comte de), 59.
 Battiala, 74.
 Baumes, 308.
 Béchet, 329.
 Belinić-Kranjec (Caroline), 340.
 Bella, 95, 245.
 Bellegarde, 174.
 Belleville, 17, 18, 23, 65, 66, 67, 89, 127, 172, 211, 223, 263.
 Belloc, 71, 245.
 Benedetti frères, 209.
 Benincasa (Barthélemy), 317.
 Bergk (Jean Adam), 8.
 Bernt (Joseph), 82.
 Berquier (Polycarpe), 199.
 Bertrand (comte de), 16, 17, 18, 34, 98, 36, 40, 44, 52, 65, 66, 79, 94, 96, 100, 101, 102, 106, 107, 109, 113, 114, 115, 117, 123, 143, 144, 145, 163, 164, 165, 168, 172, 178, 193, 197, 199, 216, 217, 218, 219, 225, 230, 237, 240, 247, 252, 261, 262, 271, 272, 299, 301, 320, 321, 326, 332, 340.
- Bessières (Jules), 11.
 Best, 53.
 Billon, 204.
 Bisetto, 289.
 Blanchard (Jean Louis), 19, 77, 81, 82, 85, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 104, 105, 106, 270.
 Bohr, 59, 72.
 Bolaffio (Joseph V.), 22.
 Borelli de Vergada (André), 252.
 Bosisio (Pierre Antoine), 127.
 Božičević, 83, 170.
 Bruère (Marc), 115.
 Buson, 39.
- Calafati (baron de), 18, 104, 313.
 Candido (J.), 82, 101.
 Cara St. Cyr (comte), 266.
 Carracolo et Zazzarengo, 239.
 Casali (Julien), 77.
 Catineau La Roche Pierre Marie Sébastien, 30, 232, 234, 237, 238, 274, 275, 281, 323, 329.
 Cayoüs, 236.
 Cervus, 83, 270.
 Chabrol (comte de), 16, 17, 18, 34, 37, 40, 44, 45, 69, 72, 83, 84, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 106, 115, 164, 171, 179, 182, 184, 198, 240, 247, 249, 251, 252, 254, 256, 257, 259, 260, 263, 274, 280, 281, 282, 283, 284, 290, 292, 295, 296, 297, 298, 299, 303, 304, 309, 320, 326, 329, 336.
 Chambaudoïn, 254.

- Champagny (duc de Cadore), 10, 18, 90, 113, 114, 119, 138, 140, 153, 246.
 Chapotin, 66.
 Charnage (Édouard de), 18, 70, 284, 308.
 Chassenon (de), 46, 226, 227, 237, 281, 304, 306, 319, 326.
 Choisy (de), 266.
 Clairambault (de), 109, 114, 115.
 Clarke (duc de Feltre), 10, 15, 18, 98, 155, 193, 267, 332.
 Cobenzl (Philippe, comte de), 8, 320.
 Codelli (Antoine, baron de), 76, 104, 194, 238, 252, 262, 263.
 Coffinhal, 211.
 Collin de Sussy (comte de), 18, 123, 143, 161, 164, 169, 179, 184, 198, 215.
 Contades (de), 18, 39, 68, 91, 170, 292.
 Crampagna (Joseph de), 22, 199.
 Čerin (Maximilien), 70, 241.
 Čop (Antoine), 252.
 Dabović (frères), 199.
 Dabović (Marc), 199.
 Dandolo (comte), 38.
 Danese, 236, 237.
 Dauchy, 13, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 28, 49, 50, 57, 107, 108, 126, 127, 137, 214, 221, 226, 231, 241, 245, 246, 253, 254.
 David (Pierre), 19, 109, 115, 171, 172, 173, 175, 176, 178, 179, 181, 261, 332.
 Decrès (comte de), 192.
 Defermon (comte de), 50, 51, 54, 67.
 Delaville Le Roulx (L.), 236.
 Delzons (baron de), 251, 266.
 Demiani (J. A.), 8, 265.
 Dietrichstein (François Joseph, prince de), 85, 89, 90.
 Dillinger, 59.
 Dimitri, 246.
 Dizié, 31, 36, 123, 134, 135, 143, 161, 162, 163, 164, 165, 196, 198, 230.
 Donadien, 237.
 Dorčić, 289.
 Dragocović, 207.
 Dubourdier, 206.
 Dut⁵n (François Joseph), 77.
 Épron, 189.
 Esterházy (Nicolas, prince de), 85.
 Éüly (C. d'), 19, 107, 108, 111, 112, 113, 115.
 Eugène de Beauharnais, 27, 54, 193, 273.
 Fabulet, 189.
 Fargues (F., comte de), 18, 43, 126, 127.
 Firino, 259.
 Fölseis, 326.
 Fouché (duc d'Otrante), 17, 18, 304.
 Fourcade, 180.
 Fraissinet (Jacques), 172, 179, 180, 181, 182.
 Frajnić, 100.
 François II, 12, 140, 318, 340, 341, 342, 344.
 Freemantle, 206, 215.
 Frésia (comte de), 105.
 Gallien (A.), 8.
 Gallois (Louis Georges Gabriel), 19, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 65, 66, 68, 70, 72, 106.
 Camera (de), 180.
 Garagnin, 38.
 Garagnin (G. D.), 18, 254.
 Gaudin (duc de Gaëte), 15, 18, 24, 27, 28, 30, 31, 35, 43, 53, 91, 132, 142, 148, 155, 162, 163, 166, 196, 221, 222, 229, 230, 247, 248, 250, 251.
 Gauthier, 236.
 Georges III, 303.
 Georgi (comte Savin), 18, 252.
 Gerber (Georges), 127.
 Gerlić (François de), 35, 92.
 Gordon, 266.
 Gourgoïn, Baccuet et C^{le}, 78.
 Gregorauec (Martin), 129.
 Gridder (G. J.), 73, 75.
 Guillemont, 89, 271.
 Harrach (Jean, comte de), 85.
 Hautefort (d'), 8.
 Henrik, 126.
 Héron de Villefosse, 53, 55, 297.
 Heymann (frères), 126, 127.
 Hiller (baron de), 174.
 Holevac, 266.
 Hübner, 60, 63, 72.
 Huha (A.), 40.
 Ivicić, 178, 332.
 Ivičijević, 208.
 Jeanin (baron de), 266.
 Jelusić (Joseph et François), 77.
 Jenniker, 77.
 Joly, 266.
 Joseph II, 231.
 Joubert, 313.

Junot (duc d'Abrantès), 17, 18, 44.
192, 209, 215.

Kalchberg (baron de), 236.

Kapus, 241.

Karadjordje, 178.

Kermel, 107, 108, 302.

Klobusiczky (Joseph de), 130.

Knezević, 276, 302.

Kovačević (Domnius), 255.

Krampelfeld (de), 52.

Kremnizer, 302.

Kuralt (Martin), 322.

L'Espine (comte de), 215.

La Bergerie (Rougier de), 18, 288.

La Devese (Alphonse), 42, 43, 45.

La Moussaye (Louis de), 18, 57, 194,
308, 332.

La Tour-Maubourg (de), 18, 115.

La Valette (de), 107, 115.

Labrosse (J.), 199.

Lacépède (comte de), 55.

Lachadenède, 192.

Laguée, 18.

Lareinty (Baillardet de), 18, 290.

Las Cases (comte de), 10, 254.

Lattermann (baron de), 12, 71, 341.

Laugier, 30, 31, 33, 214.

Laumond (comte de), 47, 52, 53, 54,
56, 65, 67, 72.

Lauriston (comte de), 51, 248, 269, 277.

Layer (Léopold), 23, 127.

Layous, 129.

Le Conte, 190.

Le Tellier, 189.

Lebœuf (Emmanuel), 243.

Leboullenger, 47, 52, 66, 67, 71.

Lederer (Paul, baron de), 76, 146, 172,
176, 303.

Lelong, 192.

Lemaire, 47, 52, 66, 67, 69, 71, 72.

Lettardi, 18.

Levasseur, 192, 207.

Lichtenberg (François Xavier, baron
de), 108, 241, 254.

Lichtenstein (Charles, baron de), 58,
60.

Lichtenstein (Jean, prince de), 85.

Lippi (Iarmine), 53.

Maffei, 252.

Maggauer, 60.

Mainati (Joseph), 313.

Mallets (Rouen des), 18, 44, 76, 84, 252.

Maltese (J.), 236.

Maret (duc de Bassano), 18, 66, 102,
113, 114, 115, 117, 163, 179, 247.

Marie-Louise, 260, 308, 319, 326.

Marie-Thérèse, 73, 220.

Marmont (duc de Raguse), 8, 10, 11.

15, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 31, 32,

35, 37, 39, 42, 49, 51, 65, 73, 75, 76,

81, 83, 84, 85, 89, 90, 96, 97, 99,

101, 106, 108, 113, 114, 119, 122,

125, 127, 128, 131, 132, 138, 139,

140, 141, 142, 143, 147, 148, 151,

155, 158, 160, 161, 173, 182, 187,

191, 192, 193, 196, 197, 199, 211,

212, 214, 221, 222, 223, 228, 229,

231, 241, 243, 245, 246, 248, 253,

254, 255, 260, 261, 263, 266, 267,

269, 270, 271, 272, 273, 275, 276,

301, 317, 318, 320, 321, 323, 325,

326, 329, 332, 336, 340.

Martainville, 35, 230.

Maximilien I^{er}, 127.

Menini, 83, 170.

Mériage (baron de), 113, 114, 320.

Merveldt (comte de), 56.

Méry, 133.

Mestraga, 292.

Metternich (Clément Lothaire Ven-
ceslas, prince de), 11, 12, 19, 33,
89, 140, 174, 175.

Michaud (Louis), 78, 239.

Mittesser (François), 172, 173, 174,
175.

Molè (comte), 82, 83, 96, 97, 98, 99,
102, 104.

Mollien (comte), 14, 18, 19, 209, 249,
250, 304.

Monkovic, 245.

Montalivet, 18, 40, 54, 65, 69, 101, 103,
120, 143, 144, 158, 164, 165, 186,
196, 222, 239, 249, 263, 282.

Montecucoli, 245.

Moor (Charles), 83, 270.

Morburgo (Jacob), 219.

Napoléon, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14,

15, 17, 18, 19, 24, 26, 27, 28, 30,

31, 43, 48, 50, 51, 52, 54, 56, 65,

71, 74, 78, 85, 89, 90, 114, 116,

117, 119, 120, 125, 131, 137, 140,

145, 146, 147, 153, 158, 169, 172,

177, 184, 187, 188, 192, 193, 194,

196, 197, 198, 209, 214, 216, 221,

222, 239, 240, 244, 246, 247, 248,

249, 251, 253, 259, 263, 264, 267,

269, 272, 273, 274, 277, 299, 303,

304, 305, 318, 319, 320, 322, 323,

325, 326, 329, 332, 333, 334, 336,

337, 338, 339, 340, 343, 344.

Negri (de), 172, 173,

Nobile (Pierre), 82.

Nodier (Charles), 41, 320, 329,
Nouvel, 192.

Orešković, 82, 92.

Otto, 18, 89.

Palo (Antoine), 198.

Paraschieva (Paul), 153.

Pascotini, 246.

Passetzky (Léopold de), 49.

Paulić (de), 172, 173, 175, 184, 186.

Paximadi, 197.

Paysée, 52.

Pellenc (Jean Joachim), 18, 35, 47,
80, 81, 204, 216, 232, 245, 255,
277, 278, 280, 300, 312, 316, 330,
331, 332, 336, 337, 339.

Petrić (Jean), 232.

Petronio, 82, 96.

Plauzonne (baron de), 241, 251.

Poll, 82.

Portner (baron de), 82.

Pouqueville (F. C. H. S.), 310.

Pourailia (baron de), 266.

Pouyer, 190.

Prager (Ignace), 82, 104.

Prechern (Jacques Alexandre), 22.

Pretner (Léopold), 57, 58, 72.

Puglio (Fr.), 199.

Radimiri, 207.

Rastić (Danilo), 270.

Ravagnan (Santo), 218.

Ravena (Joseph), 209.

Regnault (comte de), 14.

Reisden (Charles), 199.

Repešić, 133, 134.

Reyer (François Thadée), 340.

Ruggi, 127.

Rossetti (Dominique), 312, 325, 342.

Ruard (Léopold), 61, 71.

Rudolph, 237.

Sartorio (Pierre), 198.

Saurau (comte de), 175, 176, 238.

Schaffgotsch (comte de), 85.

Schemerl (Joseph de), 139, 176.

Schram (Adam Charles), 231, 232, 234,
236, 295.

Schwarzenberg (Charles Philippe,
prince de), 18, 66, 89, 90, 246.

Seguier (Arnaud, Louis, Maurice, che-

valier de), 19, 32, 55, 143, 146, 163
176, 178, 246.

Seiler (A.), 73, 75.

Serrant, 266.

Sina (Siméon Georges), 175.

Sismondi (J. C. L. de), 186, 336

Sivray, 251.

Slivarić, 266.

Starčević (Šima), 270.

Sterle (J.), 40.

Strugel (Cyprien), 60.

Suppantshitch (J. A.), 309.

Svabeli, 258.

Tacite, 230.

Théodose 1^{er}, 344.

Tironi, 83.

Tomasić (de), 302.

Tomičić (Fr.), 232.

Toulon (Louis), 49.

Toussaint (François), 8, 208, 216,
236, 300, 329.

Trina (Ignace), 82.

Tromelin (J. J.), 12, 266, 271.

Urbas (Jean), 129.

Valentin (François), 110.

Vandersšek, 77.

Vienney (Girod de), 18, 23, 39, 91,
92, 128, 228.

Vierëndels (P. de), 73.

Vitelleschi, 83, 102.

Vodnik (Valentin), 320, 321, 322, 329.

Voit, 237.

Vrhovac (Maximilien), 85.

Vučinić (Rado), 12, 146, 176, 177, 195.

Vukašović (baron de), 85.

Wagner (directeur), 52.

Wagner (pharmacien), 77.

Wallis (comte de), 174.

Wilcher, 18, 62, 63, 65.

Wimmer (baron de), 85.

Winter, 266.

Wohlgemuth, 308.

Woltersdorf (E. G.), 8.

Zavoreo, 82.

Zelines (Etienne), 259.

Zois (Charles, baron de), 38.

Zois (Sigismond, baron de), 61, 70,
320, 324, 327.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS GÉOGRAPHIQUES AVEC LEURS PRINCIPALES CORRESPONDANCES
DANS LES DIFFÉRENTES LANGUES

(a. = allemand ; i. = italien ; t. = turc).

Afrique.
Ajdovščina.
Albanie.
Alexandrie (Égypte).
» (Italie).
Algérie.
Allemagne.
Alpes.
» Carniques.
» Juliennes.
Amérique.
» du sud.
Amiens.
Anatolie.
Ancône.
Angeljska gora.
Arzano.
Autriche.
» Intérieure.

Bag.
Bakar.
Bâle.
Banat.
Banija.
Banja Luka.
Bar (Antivari, i.).
Barbarie.
Bari.
Barletta.
Basse-Autriche.
Basse-Carinthie.
Basse-Carniole.
Bavière.
Bazovica.
Belapeč-Fužine.
Belgrade (Beograd)
Beljak (Villach, a.).
Benkovac.
etina.
R librig.
Riograd.
Bistrica.

Bleiberg.
Bohinjska Bistrica.
Borgo.
Boričevac.
Bosna.
Bosnie.
Brabant.
Brač (Brazza, i.).
Breslau.
Brečice.
Brigue.
Brod/s/Kupa.
» /s/Save.
Brody.
Brseč.
Buda.
Budva.
Buzet.

Calvados.
Caorle.
Caravanques (Karavanke)
Carinthie.
Carniole.
» Blanche.
» Intérieure.
Casatisme.
Cessano.
Celje (Cilli, a.).
Celovec (Klagenfurt, a.).
Cerkno.
Cesenatico.
Cetina.
Chioggia.
Civita-Vecchia.
Constantinople (Carigrad).
Copenhague.
Corfou.
Cres (Cherso, i.).
Crikvenica.
Croatie.
» civile.
» militaire.

Čatež.
 Čemšenik.
 Čičarija.
 Črniče.
 Črnuče.
 Čustendil.

Dalmatie.
 Danube.
 Devin.
 Dinara.
 Döllach.
 Dol.
 Dovje.
 Drač (Durazzo, i.).
 Drave (Drava).
 Drina.
 Drniš.
 Drvenik.
 Dubašnica.
 Dubica.
 Dubovac.
 Dubrovnik (Ragusa, i.).
 Dvor.

Eisenstratten.
 Ercegnovi.

Fano.
 Fazana.
 Federau.
 Florence.
 Foligno.
 Fragant.
 France.
 Frančiči.
 Franz (Vransko).
 Frioul.

Galinjan.
 Generalski stol.
 Gênes.
 Genève.
 Glamoč.
 Glina.
 Gmünd.
 Golek pri Mirni.
 Gorica (Görz, a. ; Gorizia, i.).
 Gornja Kokra.
 Gospić.
 Gračac.
 Gradež.
 Graz.
 Grèce.
 Greifenburg.
 Grosskirchheim.
 Griblje.
 Grottamare.

Hallein.
 Hambourg.
 Haute-Carinthie.
 Haute-Carniole.
 Hongrie.
 Hrnetič.
 Hvar (Lesina, i.).

Idrija.
 Igavas.
 Illyrie.
 Imotski.
 Inde.
 Innichen.
 Innsbruck.
 Istrie.
 Italie.
 Izola.

Jablanec.
 Jamlje.
 Janina.
 Jaska.
 Jaucken.
 Javornik.
 Jesenice.
 Jezerane.
 Josipdol.

Kamna Gorica.
 Kamnik (Stein, a.).
 Kamniška Bistrica.
 Kanal.
 Kanfanar.
 Kapela, Mala.
 » , Vela.
 Karlovac (Karlstadt, a.).
 Kaseljjan.
 Kastav.
 Katuni.
 Kerschdorf.
 Klana.
 Klanec.
 Klek.
 Klis.
 Knapovže.
 Knin.
 Kobarid.
 Kočevje (Gottschée, a.).
 Kokra (lieu).
 » (rivière).
 Kopolje.
 Koper (Capo d'Istria, i.).
 Koprivnik.
 Korčula (Curzola, i.).
 Kostajnica.
 Kostanjevica.
 Kotor (Cattaro, i.).

Kozarje.
 Kraljevica.
 Kranj (Krainburg, a.).
 Kranjska Gora.
 Krapan.
 Kras (Karst, a.).
 » Intérieur.
 Krašnja.
 Kremsbrück.
 Krk (Veglia, i.).
 Krka (ville).
 » (rivière en Carniole).
 » » en Dalmatie).
 Kropa.
 Krška vas.
 Krško.
 Kukljica.
 Kupa.
 Kupinec
 Kvarner (Quarnero, i.).

 La Valette.
 Labinj.
 Lainach.
 Lasingberg.
 Lastovo.
 Latisana.
 Le Caire.
 Lekenik.
 Lengberg.
 Letovanic.
 Lienz.
 Lipa.
 Lipica.
 Livno.
 Livourne.
 Ljubljana (Laibach, a.).
 Ljubljana (Laibach, a.).
 Logatec.
 Lokve.
 Lošinj Veli (Lussin grande, i.).
 » Mali (Lussin piccolo, i.).
 Lovran.
 Lož.
 Lyon.

 Mahično.
 Makarska.
 Malinska.
 Malte.
 Marseille.
 Materija.
 Mer adriatique.
 » baltique.
 » du nord.
 » noire.
 Metlika.
 Mezzana Corti.

Mexique.
 Milan.
 Milje.
 Milna.
 Miren.
 Mirna (ville).
 » (rivière).
 Mljet.
 Modruš potok.
 Mola.
 Molfetta.
 Monopoli.
 Mošćenice.
 Motnik.
 Mrzlavodica.
 Murter.
 Muta.

 Naklo.
 Naples.
 Neretva.
 Niš.
 Norin.
 Novaki.
 Novi.
 Novi Pazar.
 Novigrad.
 Novo mesto (Neustadt, a.).

 Oberdrauburg.
 Obervellach.
 Odessa.
 Odra.
 Odrin (Adrianopoli).
 Ogulin.
 Olševik.
 Omiš.
 Opčine.
 Orla.
 Oršova.
 Osilnica.
 Osoje.
 Osor.
 Ostrovica.
 Otočac.
 Otok.
 Otrante.

 Padjene.
 Pag.
 Parme.
 Pasjek.
 Paternion.
 Patras.
 Pazardžik.
 Pazin (Pisino, i. ; Mitterburg, a.).
 Pelješac.
 Perušić.
 Pesaro.

Pescara.
 Pest.
 Petrinja.
 Pićan.
 Piémont.
 Pieris.
 Pietramala.
 Piran.
 Plaisance.
 Planina.
 Plješevica.
 Plomin.
 Plovdiv (Philippopoli).
 Pô.
 Pobrežje.
 Podbrdo.
 Podgora.
 Podgorje.
 Podklošter.
 Podkoren.
 Podolie.
 Poljane.
 Poljica.
 Pologne.
 Pontabelj (Pontebba, i.).
 Ponte di Lagoscuro.
 Poreč (Parenzo, i.).
 Postojna (Adelsberg, a.).
 Pouille.
 Prague.
 Premantura.
 Prijedor.
 Priština.
 Privlaka.
 Prosek.
 Prusnik.
 Pula.

Raab.
 Rab.
 Radeče.
 Radna.
 Rajbelj.
 Rakov potok.
 Rakovac.
 Rakovica.
 Ravenna.
 Razdrto.
 Rečina.
 Reichenau.
 Remetinec.
 Retno.
 Ribnik.
 Rienz.
 Rijeka (Fiume, i.).
 Rikarja ves.
 Rimini.
 Rodi.

Rogoznica.
 Roumélie.
 Rovinj (Rovigno, i.).
 Rubland.
 Rujevac.
 Russie.
 Sachsenburg.
 Saint Nicolas.
 Sainte Madeleine.
 Salonique (Solun).
 Salzburg.
 Samobor.
 San Prospero.
 Sarajevô.
 Sava.
 Save (Sava).
 Saxe.
 Sela.
 Selce.
 Senj (Segna, i. ; Zengg, a.).
 Senožec.
 Sérès.
 Severin.
 Sežana.
 Sicile.
 Sillian.
 Sinj.
 Sisak.
 Sislavić.
 Skadar (Scutari, i.).
 Skoplje (Uskup, t.).
 Skradin.
 Slavonie.
 Slúnj.
 Smyrne.
 Soča (Isonzo, i.).
 Sofija.
 Solin.
 Solkan.
 Sorica.
 Soteska.
 Spital.
 Split (Spalato, i.).
 Stara Gradiška.
 Starada.
 Stermca.
 Ston.
 Strasbourg.
 Strumica.
 Styrie.
 Sućurac.
 Suha.
 Suisse.
 Sušica.
 Sveta Ana.
 » Lucija.
 Sveti Anton.

Sveti Jakov.
 » Juraj.
 » Križ-Vratnik.
 » Martin.
 » Matej.
 » Ožbalt.
 » Primož.
 » Vinčenat.
 Szegedin.

Šent Ilj.
 Šent Peter.
 Šibenik (Sebenico, i.).
 Škedenj.
 Šmarje.
 Štip (Istip, t.).

Tamišvar.
 Tar Norin.
 Tauern, Hautes.
 Termoli.
 Tiježno.
 Timav.
 Tivat.
 Toscane.
 Transylvanie.
 Travnik.
 Trebnje.
 Tresdorf.
 Trg.
 Trgova.
 Trilje.
 Tripoli.
 Trnovo.
 Tröppelach.
 Trogir.
 Trojane.
 Troyes.
 Trieste, (Trst, Triest, a.).
 Tržič (Neumarkt, a.).
 » (Monfalcone, i.).
 Tunisie.
 Turjak.
 Turquie.
 Tyrol.
 Ukraine.
 Umag.
 Una.
 Unica.

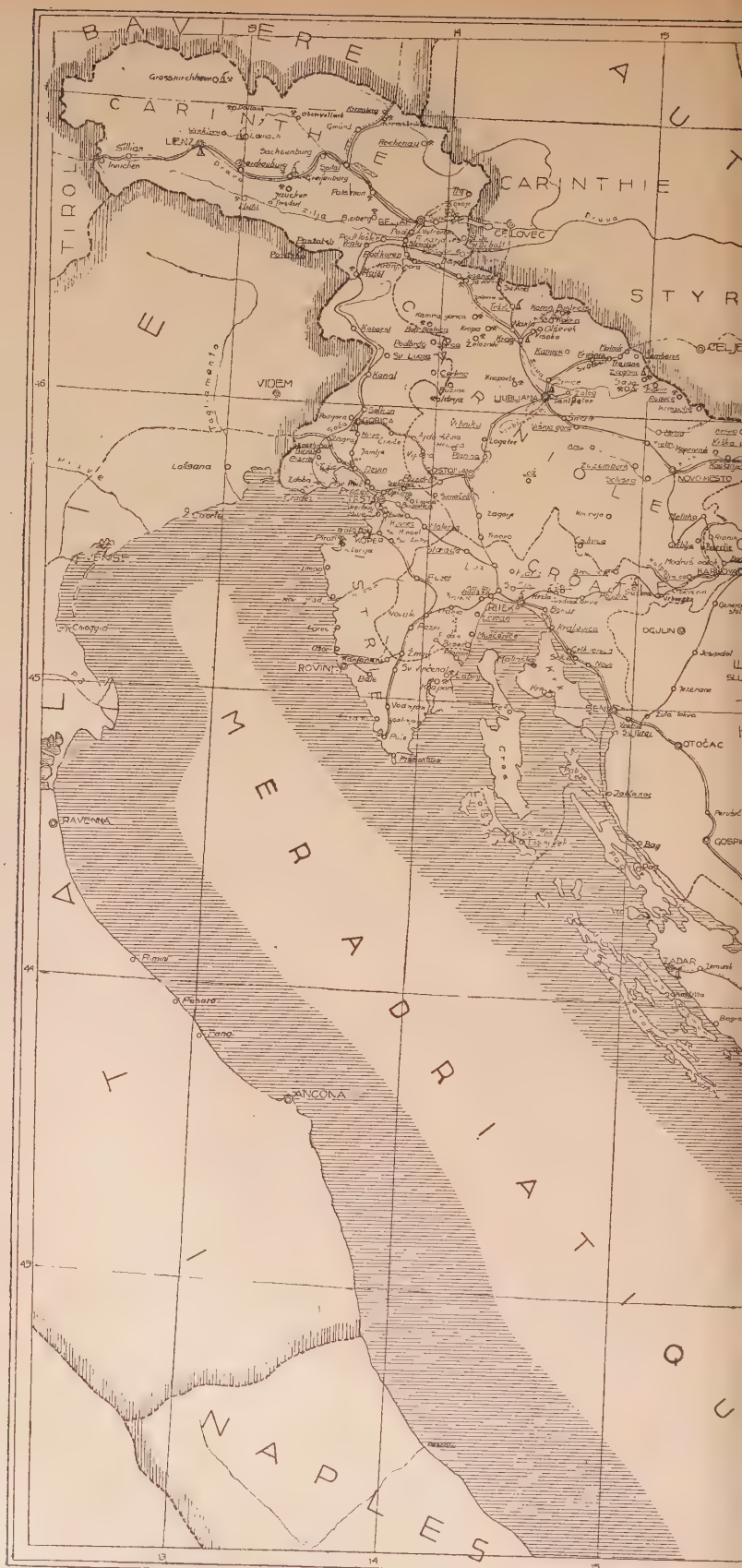
Varese.
 Vasto.
 Vela Luka.
 Velebit.
 Veles.

Venise.
 Vercell.
 Vercelli.
 Verige.
 Vérone.
 Vicence.
 Vidin.
 Vienne.
 Vinica.
 Vipava.
 Vir.
 Vis (Lissa, i.).
 Visoko.
 Višnja Gora.
 Vodnjan.
 Vojnič.
 Volosko.
 Vranja.
 Vranje.
 Vrata.
 Vratnik - Sv. Križ.
 Vrba.
 Vrbovsko.
 Vrginmost.
 Vrgorac.
 Vrh sv. Mihaela.
 Vrhnikā (Oberlaibach, a.).
 Vrljka.

Winklern.
 Wurtemberg.

Zabreznica.
 Zadar (Zara, i.).
 Zadravje.
 Zagorje.
 Zagradec.
 Zagraj.
 Zagreb (Agram, a.).
 Zalog.
 Zdoba.
 Zelin.
 Zemun.
 Zemunik.
 Zenica.
 Zilja.
 Ziljica.
 Zlosela.
 Zrmanja.

Žavlje.
 Železniki.
 Živaj.
 Žminj.
 Žuta Lokva.
 Žužemberk.



I CARTE DES ROUTES DES PROVINCES ILLYRIENNES

AVEC INDICATION
DES MINES, DOUANES ET INDUSTRIES PRINCIPALES

1 : 1 000 000.

Frontière d'Etat
Frontière de province
Route de 1^{re} classe
route de 2^e classe
route de 3^e classe
route à l'étranger
douane
mine
industrie
saline
chef-lieu de province
chef-lieu de subdélégation et segment frontière

Faite par A. Stengardt.



A U T R I C H E

T U R Q U I E

M E R A D R I A T I Q U E

A S I E M I N E U R E

CARTE DE LA POSTE FRANCO-ILLYRIENNE EN TURQUIE

1 : 500000

Faite par A. Stergaršek.

Danube

Carigrad
(Constantinople)

Adin

Pazardžik
Plovdiv

Čustendil

Varje

Novi Pazar

Pristina

Skadar
(Skutari)

Štip

Strumica

Solun
(Thessalonique)

Veles

Skopje

Sarajevo

Travnik

Banyaluka

Novi

Posušica

Drava

Sava

CARTE DES ROUTES DU COMMERCE DU LEVANT EN EUROPE

1 : 900000.
Faite par A. Stergašek.

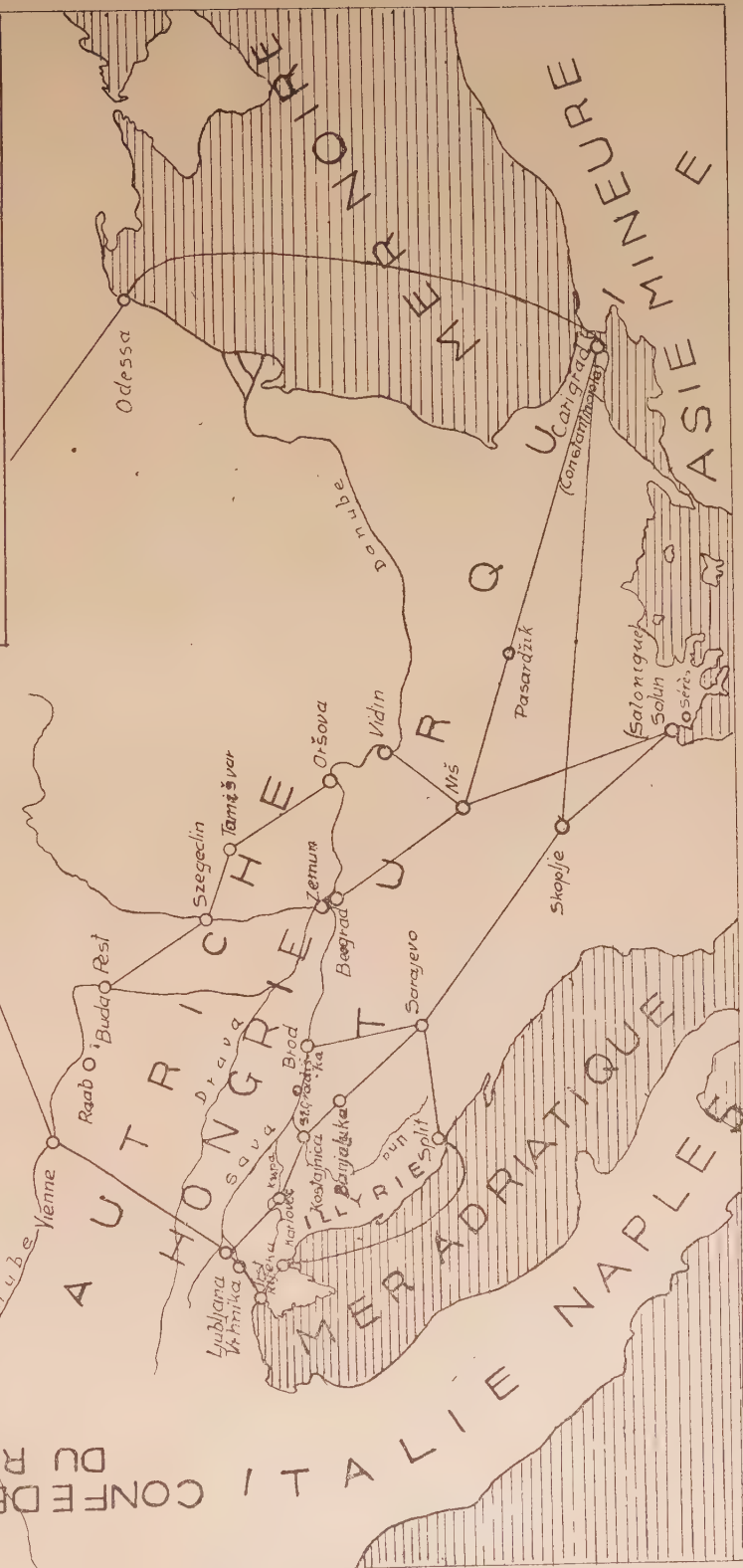


TABLE DES MATIÈRES

LA VIE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES ILLYRIENNES

AVANT-PROPOS	1
AVERTISSEMENT : Bibliographie et transcription	2
INTRODUCTION	4
I. La création et l'organisation des Provinces Illyriennes	6
1. Le milieu physique et politique	6
2. Motifs de la création de l'Illyrie	10
3. Le cadre administratif	13
4. La solution de la crise monétaire	19
II. L'exécution du blocus continental en Illyrie	26
1. Les douanes	27
2. L'agriculture, l'élevage et la sylviculture	36
a. L'agriculture et l'élevage	37
b. La sylviculture	42
3. Les mines et l'industrie	46
a. Les mines et l'industrie métallurgique	46
α. Idrija	48
β. Carinthie et Carniole	56
b. L'industrie	72
4. Les routes et les postes	79
a. Les routes	79
b. Les postes	106
α. La poste illyrienne	107
β. La poste française en Turquie	113
5. Le commerce	117
a. Les tarifs illyriens	118
b. Le commerce intérieur	125
c. Le commerce anglais	130
d. Le commerce autrichien	136
e. Le commerce levantin	146
6. La navigation et la contrebande	189
a. La marine illyrienne	189
b. La navigation	195
c. La contrebande	210
7. Les finances	220
a. Les impôts	220
b. Les sels et les tabacs	226
c. Les domaines	244
d. Les budgets	247
e. Les dettes	253

LA VIE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES ILLYRIENNES

III. La situation économique du pays	264
1. La Croatie militaire.....	264
2. Les jugements contemporains et postérieurs.....	273
a. Les rapports administratifs.....	274
b. Les impressions des historiens.....	307
3. L'opinion publique.....	316
4. Conclusion (Illyrie autrichienne et Yougoslavie).....	333
Suppléments	345
Note sur les cartes.....	345
TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC. CONCERNANT LA VIE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES ILLYRIENNES.....	345
TABLEAU COMPARATIF DES MONNAIES, POIDS ET MESURES.....	349
TABLE ALPHABÉTIQUE DES NOMS DE PERSONNES.....	351
TABLE ALPHABÉTIQUE DES NOMS GÉOGRAPHIQUES AVEC LEURS PRINCIPALES CORRESPONDANCES DANS LES DIFFÉRENTES LANGUES.....	355
CARTES I-III.....	361

Vu et permis d'imprimer :

le 10 juillet 1929.

Le Doyen de la Faculté des lettres

DELACROIX

Le Recteur de l'Université de Paris

CHARLÉTY

